

إنترباشيونال

إنترباشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدره يهود شعريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

مجلة مختلفة لأولى مختلف



* المؤتمر البحري الدولي الثامن
MARDCON
المخالفات التي يعاقب عليها القانون الضريبي
أفكار شابة تستحق الدراسة والتفكير في صناعة النقل البحري



* الفيونار والبطل المصري
* أمريكا والعراق
* ونسبة العمل الوطنية ثلاثية الأطراف



* PARIS M.O.U NEW RULES *



**Royal
Maritime**

**رويال
للخدمات البحرية**

رؤس في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر

إذا كنت تفكر في أفضل المرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فخبير الشحن الدولي يتحدثون

رويال للخدمات البحرية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرو

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخلص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً لالة

مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٤١٩٩٤٤ - ٤١٨٤٤٣ - ٤١٨٤٣٨ - ٢٠٢ - فاكس: ٤١٨٤٣٨ - ٤١٨٨٧٧ - ٢٠٢

مكتب الإسكندرية: عمارة ٤٧ ش ١٠ عبارات ضباط مصطفى كامل - الإسكندرية
ت: ٥٢٣.٤٥ - ٥٢٣.٤٥ - ٢٠٣ - فاكس: ٥٢٣.٤٥ - ٥٢٣.٤٥ - ٢٠٢

مكتب ميناء السخنة: العين السخنة - السويس
ت: ٧١.٠٨٠ - ٧١.٠٨٠ - ٢٠٢ - فاكس: ٧١.٠٨٠ - ٧١.٠٨٠ - ٢٠٢

مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٣٥٢٩٤ - ٣٥٢٩٤ - ٢٠٢ - فاكس: ٣٥٢٩٣ - ٣٥٢٩٣ - ٢٠٢

مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز الصليبي الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٢٦٧١٤٦٨ - ٢٠٢ - فاكس: ٢٢٦٧١٤٦٨ - ٢٠٢ - داخل ٢٠٤





إعلانات
انترا ناشيونال
يضمن لك الانتشار

BOUTHRA ALEXANDRE
مفتحة

دوريات إهداء
بقلم
مستشار التدوير

ولنا
كلمة

اقرأ في هذا العدد

تحقيقات

ص ٤٠، ٤١. قطاع النقل البحري المصري ومنظمة العمل الدولية بالإشتراك مع وزارة القوى العاملة والهجرة ومنظمة العمل العربية بالتعاون مع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري في ورشة العمل الوطنية ثلاثية الأطراف

تغطية إيمان العرجاوي

تقارير

ص ٨. دكتور أيمن النعراوي وتقرير عن القيودار والبطل المصري
ص ٩. ريان أحمد حنفي وملاحظات خاصة بعمل المنظمة البحرية الدولية
ص ١٠. إسماعيل عثمان والمحادثات التي يعاقب عليها القانون الضريبي
ص ١٥. كايتين سيانوس SPANOS ومذكره تفاهم باريس الجديدة
ص ١٦. عبد السلام السيد أحمد وتهنئة إفريقية ووزارة أمريكية

ص ١٩، ١٨. عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل وأفكار شابة تستحق الدراسة في صناعة النقل البحري
ص ٢١، ٢٠. سمير معروض ورحلة في عالم اللوجستيات في السوانى ومحطات الحاويات
ص ٣٥، ٣٤. دكتور مصطفى عبد العزيز والحلقة الرابعة عشر من المنظمة البحرية الدولية

اقرأ لمؤلف

ص ٢٢. عبد الحميد مرسى غير وقضية التدريب ومشاكل الفلولة
ص ٤٣. نشأت الدبهي وأمريكا والعراق
ص ٤٤. ولا حمزة وحالم الغضاء المملوء بالأسرار
ص ٤٥. وسام غنيم وترشيد المياه في الإسكندرية

المقالات المنشورة في هذه
المجلة تعبر عن آراء كتابها
ويجوز إعادة النشر مع الإشارة
إلى المصدر

الاشتراك السنوي

الجمهورية اللبنانية: ٢٠٠ ليرة لبنانية • جمهورية مصر العربية: ٥٠ جنيهًا مصريًا • باقي الدول العربية: ٤٠ دولار أمريكي • باقي بقية النسخة الواحدة
لبنان: ٢٠٠ ليرة لبنانية • مصر: ٥٠ جنيهًا مصريًا • باقي الدول العربية: ٤٠ دولار أمريكي • باقي بقية النسخة الواحدة: ٢ دولار أمريكي

عصر المعلومات والمعرفة



إنسانا نعيش الآن عصر المعلومات والمعرفة التي ظهرت فيه التكنولوجيات لصالح الإنسان عن طريق إختصار الوقت والمسافات، وربط العالم بشبكة سلكية ولاسلكية تستوعب حجم وسرعة تدفق المعلومات طبقاً للمقاييس العالمية، وتوفر الأنصال والتواصل بين الدول ..

إن البيئات والمعلومات والمعرفة تتدفق من خلال شبكة الاتصالات لتحقق التنمية الاقتصادية والإجتماعية والعلمية والمالية والثقافية والحضارية للشعوب ، ومن أجل الاستفادة من عصر العقل والعلم الذي نعيشه يجب على دولنا إكتشاف وتنمية التكنولوجيا الثانية التي يملكها شبابها حتى يتنطق بالمعلومات ويستخدمها ويوظفها التوظيف الصحيح. لقد أصبح البشر يوظفون المعرفة من أهم مكوّنات الدولة المادية والمعنوية ، ولذا تنحصر مهمة الدولة الآن في القيام بتحويل المعلومات والمعارف البشرية إلى خدمات تكون نواة لتشكل المناخ العام لجميع من يعيش على أرضها خاصة بعدما أصبحت قيمة الدولة من قيمة شبابها ..

إن الدول سواء المتقدمة أو النامية تتصارع وتبذل أقصى الجهد من أجل النهوض بشبابها عن طريق مناح الديمقراطية الإجتماعية والبيئة الصالحة التي يعيشها، وتروعية التعليم لتوفر له السلام وحرية التعبير، وليصبح شاباً معرفياً يمكنه الاتصال بالمجتمعات المعرفية المتقدمة عن طريق تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات والتوقف على أحدث ما وصلت إليه هذه المجتمعات في مجال المعرفة ، والإستفادة منها في بناء مستقبل وروقي بلده ..

إن الاتصالات والعلاقات المعنوية للدولة تؤدي إلى تفاعل وتكامل كياناتها، وعن طريق تنمية هذه الكيانات واليات التوظيف والنخوض في تكنولوجيا المعلومات تتحقق للدولة الأهداف التي تخطط لها وتصبح عضوة في المجتمع المعرفي الذي أصبح البرم أقصر الطرق للتنمية الشاملة .

إن الأمم تتصارع بشراسة لإستلاك صفاتيج تطور العلم والتكنولوجيا التي أصبحت أساس مجتمعات المعرفة .. فعمل أن الأوان لمحوّلنا العنصرية لشغل المكان المناسب في حنيا المعرفة ١٩ .. تنتمى ذلك ..

عاصم السيد أحمد

مجلة دورية دولية متخصصة في النقل البحري وعلاقاته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسباحة

تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية باقترار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
رئيس التحرير والصبر المتواضع
رئيس التحرير
رئيس التحرير

عبد السلام السيد أحمد
المكاتب والمراسلون
لبنان

المركز الرئيسي: ص.ب. ١٤/٦٤١١ بيروت
هاتف / فاكس: ٣٨٣٩١-١-٩٦١
محمول: ٥٤٥٥٦-٩٦١-٩٦١

مصر
اسكندرية
ت / ف: ١٧٢٧٥١١٧ (٢٢)

E-Mail: assem355@hotmail.com
سي جويل تليفون: ٥٧٤٥٨٥٠-٠٣ (٢٢)
فاكس: ٥٧٩٠٥٣٣-٠٣ (٢٢)

السويس
* المرسل: ريان / أحمد بدوي
محمول: (١٣٣٨٤٣٢٠) (٢٢)
* المرسل: عبد الرحيم مصطفى
محمول: (١٧٢٦١٤٩٢٤) (٢٢)

الإسكندرية
* المرسل: محمد حسين صالح
تليفون: ٢٤٦٠٨١٠-٠٦ (٢٢)

E-mail: Fagr1@hotmail.com.
سوريا

* المرسل: ريان إبراهيم سليم دير عطاني
تليفون وفاكس: ٤٣٠٠٠٠-٤٣ (٩٦٣)

السعودية - جدة
تليفون: ٣٦٩٨٥٥-٢-٩٦٦
فاكس: ٣٦٩٤٤٤-٢-٩٦٦

الإمارات العربية المتحدة - دبي
* المرسل: شريف صلاح مختار
ص ب ٢٨٨٨٢ دبي - محمول: ٥١٦٦٥٢-٩٧١

الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك

* المرسل: محمد محمود المغازي
٣٨١٩١٨٣-٧١٨-٠١ (٢١)

وكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الغضرى - كورنيش المزة
بيروت - لبنان

تليفون: ٥١٥٥٧٨-٠٣-٩٦١
تليفاكس: ٣١١٦٩٩-٠١-٩٦١

توزيع في جميع أنحاء العالم
٣١١٦٩٩-٠١-٩٦١

شركة بورسعيد للحاويات والبضائع PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



السيد اللواء/عزري/ حلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

في ظل التطوير التي قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ تم تحقيق ما يلي :-

- * استكمال أعمال التعمييق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
- * حجم تداول قدرة ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ و ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٢/٢٠٠١
- * إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م^٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م^٢
- * معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة .

المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٣ ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ١٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قدرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق R.T.G .
- ٣٢ ونش ساحة R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

حالات على الطبيعة :-

- مساحة الحاويات ١٣٥.٠٠٠ م^٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠.٠٠٠ حاوية مكافئة
- البضائن مشتركة LCL ٢.٦٠٠٠
- بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات التلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربي
- طاقلة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

نظام الحاوية الآلي :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا باستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحة لينجاح يتم تبادل رسائل MOVINS, CODECO, COARRI لأول مرة بموانئ جمهورية مصر العربية
- استخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

الميناء الجديد

- في ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠.٠٠٠ م^٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصيرين والمستخدمين الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م^٢ .

نشاط تداول البضائع

- * يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصلبة بكفاءة عالية ولقى بشرية على مستوى عالمي من البضرة
- * الطاقة التخزينية للبضائع الصلب ٥٥.٠٠٠ طن
- * تمتلك الشركة منشأين عالميين بمعدل تفريغ ٣٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
- * جرى إنشاء صرعة لخطال بسعة تخزينية قوامها ٣٠.٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية للصوامع خلال الشركة ٨٠.٠٠٠ طن

خطة التطوير لعام ٢٠٠٢/٢٠٠٣

- توريد ونش الرصيف العملاق الصامع (SUPER POST PANAMAX) في أكتوبر ٢٠٠٣
- توريد عدد ٦ ونش ساحة عملاق (TRANS TAINER) في ديسمبر ٢٠٠٣
- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) في ديسمبر ٢٠٠٣ .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة في أغسطس ٢٠٠٣ .

Tel: 002 066 237151/ 002 066 2358s62
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT

Web site: www.pscchc.com
E-mail: info@pscchc.com





المؤتمر البحري الدولي الثامن ماردكون 8

التسويق كدأة فعالة في تنمية صناعة النقل البحري

تحت رعاية

معالي وزير النقل المهندس / حمدي الشايب

بمنظمة مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري

بالاشتراك مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

وهيئة ميناء هامبورج

خلال الفترة من ١٢ - ١٤ أكتوبر ٢٠٠٣

أدت العولمة في صناعة النقل البحري إلى إشداد المنافسة بين قطاعاته المختلفة وسعيها إلى التطوير حتى تكتسب القدرة على المنافسة. ومن ثم فقد تطور نشاط التسويق وإزدهت أهميته حتى أصبح عماد النجاح لكل مؤسسة تسعى إلى تعظيم عائداتها. كما إنتمت سياسة التسويق كدأة جديدة وأصبح قطاع التسويق من أهم القطاعات الإدارية في الشركات والمؤسسات على مختلف أنواعها.

وتهدف السياسات التسويقية إلى تحقيق الخدمة الأمثل للعميل وإجذاب أكبر شريحة من العملاء. ويمثل تطبيق المفاهيم التسويقية الحديثة أهمية خاصة لمصر والدول النامية التي تبتدئ سياسات الإصلاح الاقتصادي والعمل في ظل آليات السوق العالمي التي تقوم على المنافسة والجودة وخدمة العميل.

ويرتبط نجاح إستراتيجية التسويق بقدرة المؤسسة على تنمية وتطوير نشاطها وتبني المستجدات في النقل البحري الحديث كي يحقق ميزة السبى في المنافسة وتحقيق مطالب العميل ومن ثم نجاح مضطه التسويق وتعظيم العائد.

ويبحث المؤتمر البحري الدولي (ماردكون) في إلقاء الضوء على أهمية التسويق لصناعة النقل البحري وتعظيم كفاءته من خلال الهياكل التنظيمية للمؤسسات والشركات وكذلك التعريف بالمبادئ والمفاهيم التسويقية المتطورة في ظل المنافسة والتساع نطاق العولمة. كما يبحث العلاقة بين نجاح مضطهات التسويق ومدى قدرة المؤسسة في التطوير والتحديث سواء كان ذلك بالنسبة للشركات الملاحية والموانئ أو المحطات المتخصصة أو شركات الخدمات.

وهي ناحية أخرى يعرض المؤتمر التطورات الحديثة في مختلف مجالات النقل البحري.

مكان وتاريخ انعقاد المؤتمر

بعد المؤتمر بجامعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلاز - الإسكندرية خلال الفترة من ١٢ - ١٤ أكتوبر ٢٠٠٣

يتضمن موضوع المؤتمر "التسويق كدأة فعالة في تنمية صناعة النقل البحري" مجالا مفتوحا للعديد من الموضوعات البحرية مثل:

- إستراتيجية تسويق المشروعات في النقل البحري
- أهمية قطاع الصديق في الهياكل التنظيمية الحديثة.
- تفعيل تكنولوجيا المعلومات (IT) في التسويق.
- البحث والتطوير وأثره على نجاح سياسة التسويق.
- التطورات الحديثة في النقل البحري ومتطلبات التسويق.
- إعادة الكوادر المتخصصة في التسويق الحديث.
- التسويق في النقل البحري كأحد متطلبات التسويق.
- مراكز المعلومات وأهميتها لنجاح التسويق.
- نظم التسويق الحديث للتجارة الإلكترونية.
- التسويق كدأة فعالة في تنمية صناعة النقل البحري.

كما يصاحب المؤتمر معرضا للمنتجات والمعدات والأجهزة البحرية وأجهزة الحاسب والإنصالات.

ويتضمن المعرض مجالا متميزا للشركات والمصانع المنتجة ووكلائها وممثلها للنداية والتسويق.

رسم الإشراف بالمعرض: ١٥٠٠ جنيه مصري للوحدة مساحة ٤ متر مربع طوال أيام المؤتمر شاملة التيار الكهربى (٢٢٠ فولت) ووجبة الفاء لسيل الشركة المارضة. (للمشاركين بأكثر من وحدة الحق في تخفيض ١٠٪ من رسم الإشراف بالمعرض).

رسوم الإشراف والتسجيل:

للمصريين ٤٥٠ جنيه مصرى للمشارك الواحد

١٦٠٠ جنيه مصرى لعدد ٤ مشتركين من هيئة واحدة

لغير المصريين ٣٥٠ دولار أمريكى للمشارك الواحد

٣٠٠ دولار أمريكى لأكثر من مشترك واحد من ذات المؤسسة

يتضمن رسم الإشراف

التسجيل بالمؤتمر والحصول على الأوراق البحثية ونشرات المؤتمر والمعرض وتناول المربطات والفاء. أيام المؤتمر الثلاث وحضر حفل التعا.

المعارف: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري
ب.ب ١٢٩ - مبانى - الإسكندرية ٢١١١
ت: ٥٥٧٣٢٢٦ - ٥٥٧٣٢٢٧ (٢٣)
فاكى: ٥٥٧٣٢٢٦ - ٥٥٧٣٢٢٧
بريد إلكترونى: dean@mrcc.aast.edu

ترحب إدارة المؤتمر بمشاركتم في تقديم الأوراق البحثية وإرسال موزان البحث والمنشأ مسبوها بحجم ٣٠٠/٢٥٠ كلمة إلى الأمانة العامة للمؤتمر على العنوان المذكور في موعد غايته ١٥ يوليو ٢٠٠٣ للعرض على اللجنة الفنية.



أعضاء مجلس إدارة النادي الدولي للبجارة

جميع العاملين
يهنئون

الربان / عاطف حسن مرونى

رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
ورئيس مجلس إدارة النادي الدولي للبجارة

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

معالي الدكتور عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء المصرى

بتجديد فترة رئاسته للشركة القابضة

وذلك لما تحقّق من إنجازات كبيرة طوال فترة رئاسته

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

وللشركات التابعة الأزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة

الرئيس محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية



حركة الموانئ المصرية خلال شهر يونيو ٢٠٠٣

اجندة انترناشيونال

✳ عقد لمرام الشباب - بعد ما - احر - الانجذاب في ٢٥ سبعة لمرام -
أول ستمبر الجارى بالقاهرة برئاسة الدكتور أحمد فتحي سرور رئيس مجلس
الشعب، وذلك لمناقشة جميع المشاكل المتعلقة بالشباب ورفع الخدمات إلى
الجهات المختصة.

✳ تقرير عقد المؤتمر الدولى بالقاهرة يوم ٢ ستمبر الجارى برئاسة المستشار
لأزهر سيف وزير العدل ومشاركة ٢٤ وزير عدل من المنطقة الدولية
للزكافونية ومركز الأمم المتحدة لمنع الجريمة ومعاملة المجرمين بليبيا،
وذلك لمناقشة أوضاع المعاهدات التي تمت في إطار الأمم المتحدة لمكافحة
الجريمة المنظمة والإرهاب.

✳ بدأ مهرجان الإسكندرية السينمائي الدولي التاسع عشر يوم ٣ ستمبر الجارى
ترئاسة الدكتور محمد كامل القليوبى

✳ لقاء الدورة الحادية لعرض دمشق الدولى في الفترة من ٣ إلى ١٢ ستمبر
الجارى بامرس المعارض السورية

✳ تعقد وزارة الشباب المصرية بالإسكندرية في الفترة من ٧ إلى ٩ ستمبر
الجارى مؤتمراً قومياً يهدف حول تفعيل دور المرأة في الحياة السياسية
والإجتماعية.

✳ تعقد الجمعية الدولية لمرام الخط، والإسكندرية "SICOT" ومطرحا بروكسل
مؤتمراً دولياً بالقاهرة في الفترة من ١٢ إلى ١٣ ستمبر الجارى تحت
رعاية الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء.

✳ عقد مؤتمر منظمة التجارة العالمية بالتعاون مع جامعة الدول العربية ومنظمة
الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "أونكتاد" في كاتركون بالمكسيك خلال الفترة
من ١٠ إلى ١٤ ستمبر الجارى، وقد تم تحديد مؤلف عربى مرمو للمفاوضات
في المؤتمر.

✳ يقام المعرض الصحافي الزراعي الكسوف ٢٠٠٣ في أرمينيا خلال الفترة من
١٦ إلى ٢٢ ستمبر الجارى

✳ يقام المعرض والمؤتمر الدولى "البروك والتأمين والقضايا القانونية" خلال
الفترة من ٢٢ إلى ٢٤ ستمبر الجارى ببنفس شهران بالقاهرة حيث يشترك
فيه الوزراء وأساقفة الجامعة ووزراء الاقتصاد لمناقشة عدد من الدراسات

✳ الولايات لتتمتع الاقتصاد القومى

✳ تجمع منطقة الدول المصدرة للثمن "أوبك" يوم ٢٤ ستمبر المقبل للبحث في
خض الإحتياج بعد الأكر من وفاة المعرض من التبرول الخاف من الربح الأخير
من العام الجارى.

✳ ينطلق في الفترة من ٢٨ سبتمبر الجارى والدرجات الباردة من سطح بولاية
الحرية يوم ٢٨ سبتمبر الجارى ليصل إلى أقصى الحدود الجنوبية لتصل حتى
السواحل مرورا بمدينة أسوان والعودة شمالاً عبر الصحراء الغربية.

✳ عقد المؤتمر السنوي للحزب الديمقراطي المصري يومى ٢٧ و ٢٨
سبتمبر الجارى حيث يتم مناقشة ما تم تطبيقه من خطة العام المنتهى وخطة
العمل للعام القادم التي تتضمن عدد من القضايا الأساسية الاقتصادية
والإجتماعية.

✳ عقد في الفترة من ٢٨ إلى ٣٠ سبتمبر الجارى بمدينة ديترويت بولاية
ميتشجان الأمريكية المنتدى الاقتصادي العربي الأمريكى الأول تحت شعار
عام واحد .. نقابات .. وإمكانات وفرص غير محدودة ويهدف المؤتمر
تقديم وتطويع العلاقات العربية الأمريكية في كافة المجالات.

✳ تقرير عقد دورة الاتحاد البرلماني الجديد أفراس سبتمبر الجارى حيث
سيتم طرح مسألة إعادة هيكلة الاتحاد البرلمانية التي يتكون منها
الاتحاد، وهدف المصلحة في إلقاء مجموعة الدول العربية كمجموعة
برلمانية مستقلة داخل الاتحاد أو توظيفها على المجموعات القارية
الأفريقية والآسيوية وغيرها.

بيان الواردات

البيان	الإسكندرية	الدقهلية	بورسعيد	المرسى	دمياط	السويس	سكندرية	توزيع	الإجمالي
بضاعة عامة	٢٧٩.٠	١٦٧.٢	١٤.٨	١٧٩.٧	١٠٠.٧٨	٧٣.٩٧	١.٢٣	٣.٩٦	١٦٤.٣٠
صير جالك	١٤.٠	٤.٥	١٣.٨٥	١٣.٩١	١٣.٩١	١٣.٩١	١٣.٩١	١٣.٩١	٨٠.٧٧
أثرية وكميات	٩٩.٠	١٦٩.٠	٢٩.٩	٢٩.٩	٢٩.٩	٢٩.٩	٢٩.٩	٢٩.٩	١٧٣.٧٨
ذات طبيعة خاصة	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	٢١٨.٦١
أسلحة وألحاح	٢٤.٠	٩٩.٠	٩٩.٠	٩٩.٠	٩٩.٠	٩٩.٠	٩٩.٠	٩٩.٠	١٠٠.٨٨
صير سائل	١٣٧.٥	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	٢٤٢.٨٨
إجمالي	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	٢٧٩.٠
تراكيز	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	٤٧٨.٤٦
الإجمالي العام	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	٢١٧٨.٩٦

بيان الصادرات

البيان	الإسكندرية	الدقهلية	بورسعيد	المرسى	دمياط	السويس	سكندرية	توزيع	الإجمالي
بضاعة عامة	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	٤٤٥.٧٣
محاصيل زراعية	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	٩.٨٩
صير جالك	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١.٩٥
أثرية وكميات	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨	١١٦.٨
ذات طبيعة خاصة	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠	١٥.٠
أسلحة وألحاح	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠	١٣.٠
صير سائل	١٣٧.٥	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	١١٠.٨	٢٤٢.٨٨
إجمالي	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	٢٧٩.٠
تراكيز	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	٤٧٨.٤٦
الإجمالي العام	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	١٠.٠	٢١٧٨.٩٦

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدقهلية	بورسعيد	المرسى	دمياط	السويس	سكندرية	توزيع	الإجمالي
بضاعة عامة	١٥١	٤٦	١٥٠	١	١٦	١٦	١٦	١٦	٤٦٣
صير جالك	٤	١٢	١	١	١	١	١	١	٢٥
أثرية وكميات	١٠	١	١	١	١	١	١	١	١٣
ذات طبيعة خاصة	٤٢	١	١	١	١	١	١	١	٧٣
أسلحة وألحاح	٩	٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	١٧
صير سائل	٣٠	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨٣
موانئ	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨	٨
إجمالي	٢٥٤	٧٢	١٥٥	١	٢٨	٢٨	٢٨	٢٨	٧٢١
ركاب	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	١٨٦
لغزى	١١	١١	١١	١١	١١	١١	١١	١١	٤٩
إجمالي عام	٢٧٢	٧٢	١٥٥	١	٢٨	٢٨	٢٨	٢٨	٩٦٦

بيان بحركة الركاب (قادمين - مغادرون) المتحركة على الموانئ

البيان	الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سكندرية	توزيع	الفرقة	شرك الشخ	الإجمالي
قادمين	٢٧٢	١٥٥	٩٩	١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨
مغادرون	٣٠٣	١٢٧	٧٧	١٢٧	١٢٧	١٢٧	١٢٧	١٢٧
إجمالي	٥٧٥	٢٨٢	١٧٦	٢٩٥	٢٩٥	٢٩٥	٢٩٥	٢٩٥

بيان بعدد الحاويات المتداولة

البيان	إجمالي عام	سكندرية	بورسعيد	المرسى	دمياط	السويس	سكندرية	توزيع	الإجمالي
إجمالي عام	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
سكندرية	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
بورسعيد	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
المرسى	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
دمياط	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
السويس	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
إجمالي عام	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠



وزارة النقل
قطاع النقل البحري
بنك معلومات النقل البحري
٤ شارع البطاطنة - الإسكندرية
٤٨٩٤٨٩ - ٤٨٩٤٨٩
فاكس: ٤٨٩٤٨٩

الفيورار ... والبطل المصري

هذه القصة تدور أحداثها بين شخصيتين أحدهما الماني والأخر مصري...



بقيم
د/أيمن النحراوي

بالفضية في وزن الريشة، والبطل إبراهيم شمس بيرونية نفس الوزن، والبطل إبراهيم وصيف بيرونية خفيف الثقيل.

وقد قام هتلر بحضور مباريات الدور النهائي لوزن المتوسط في رياضة رفع الأثقال، ومحدث أن رفعات البطل خضر الترنى، كانت تفوق رفعات كل منافسيه، وحتى رفعات بعض رباعي الوزن الأقل من وزنه، فقد رفع منافسة الألمانى ودليف

إيزماير بطل العالم ٣٥٠.٥ كيلو جرام وفى وزن خفيف الثقيل الأعلى من وزن المتوسط المصنف ضمنه خضر الترنى، رفع الفرنسى لورس هوستين ٣٧٢.٥ كيلو جرام، بينما رفع الترنى بطل وزن المتوسط ٣٨٧.٥ كيلو جرام، كان ذلك إنجاز رياضي غير مسبوق أذهل الجماهير والحضور، وعندما صانع هتلر البطل الأولمبي المصري خضر الترنى قال له: (هرا) تونى .. إننى أتمنى أنك كنت ألمانيا.

هذه هي مصر ... عندما يتضح المحن الحقيقي لإنقاذها، عندما يتوضون تفوقهم وتبينهم على العالم، عسى ذلك أن يكون دسما ليحل اليوم والفد من أبناء مصر امل مصر ...

الله ولي التوفيق.

Dr. AYMAN EL NAHRawy
eagleyman@yahoo.com

Wagen التي أراد أن تحصل كل أسرة ألمانية على واحدة منها، وقضى نهائيا على البطالة من ٦ ملايين عاطل عام ١٩٣٣ إلى ثلاثين عام ١٩٣٦، وإزدهار الاقتصاد وأخذ العمال الألمان يجوبون أنحاء أوروبا بأجازات مدفوعة الأجر، صارت مثار إعجاب الأوربيين والعالم.

وقد كان قيام ألمانيا بتنظيم دورة الألعاب الأولمبية في برلين بمثابة فرصة ذهبية للدعاية لألمانيا النازية، فكانت من أعظم الدورات في التاريخ من حيث التنظيم والأعداد والأبهة والفخامة، كانت أولمبياد برلين أول أولمبياد في العصر الحديث يقام فيه موكب ومراسم إبقاء الشعلة الأولمبية التي حملها ٣ آلاف رياضي غير

السويوان
وسلغاريا
ويورغسلايا
والمسجر
وتشيكوسلوفا
كيا والنمسا
لتصل في
موسمها
المسمر
بالدقيقة
والثانية إلى
إستاد برلين
فسى أول
أغسطس
١٩٣٦ بمرم
الأفتتاح،
كذلك كانت
أول دورة
أولمبية في
التاريخ يتم
تنظيمها
تيليفزيونيا.

حيث تم تصوير ٣٠٠ كيلو متر من الأقاليم السينمائية لتغطية الحدث التاريخي.

وفي هذا الأولمبياد كانت مصر والأبطال المصريين الأكثر فوزا في الميداليات ورفع الأثقال، حين أحرزوا ٥ ميداليات، حيث فاز البطل خضر الترنى بمذهبية وزن المتوسط، والبطل إبراهيم مصباح بذهبية وزن الخفيف والبطل صالح سليمان

إلى ميونخ في ألمانيا، دون أصدقاء ولا معارف يستند إليهم ولا منزل بؤرية ولا وظيفة يعيش سوى سافر إلى ميونخ لأيجمل سوى الأمال العظيمة في جنات نفسه.

وبإندلاع الحرب العالمية الأولى ١٩١٤ طلب هتار من الملك لودفيج الثالث ملك بافاريا، أن يسمح له بالخدمة ضمن وحدات الجيش البافاري، ووافق الملك على ذلك، وأثبت هتلر في الحرب أنه جندي شجاع مثل رفاق سلاحه من ملايين الألمان، وجرح مرتين وتعرض لفقدان بصر مؤقت نتيجة الغازات السامة، ومنعت رسم الصليب الحديدي تقديرا لشجاعته.

وفي عام ١٩١٩ اشترك مع مجموعة من الوطنيين الألمان في تأسيس حزب العمال الألماني، واستطاع بشخصيته الكاريزمية القوية ومهاراته الإبداعية أن يسيطر سيطرة مطلقة على هذا الحزب، وغير اسمه إلى حزب العمال الألماني الاشتراكي الوطني National Sozialistische، وبلغت أعداد أعضاء ذلك الحزب عام ١٩٢٥ حوالي ١٧٥ ألف عضو، وفي عام ١٩٢٨ احتل الحزب الصاعد عدد ١٢ مقعد من مقاعد الرايخستاغ، وعندما قام هتلر بإصدار كتابه الشهير "فكاشي"، باع ذلك الكتاب ١٠ مليون نسخة على الفور، ومنذ ذلك الوقت أخذ الألمان يلقبونه "الفيورار" Führer أي الزعيم.

وقد استطاع هتلر عام ١٩٣٣ بعد انتصافات وتحالف ومناورات سياسية معقدة أن يصبح مستشارا لألمانيا، وبدأ منذ ذلك التاريخ جهودا خارقة لاعادة بناء ألمانيا خلال التنمية الشاملة والمسرعات العامة والملاحة والتكرير الصناعي ودعم التباطؤ الأخرى، وبدأ بنى طرق الأوتوسان بين المدن الكبرى، وصناعة سيارة الشعب Volks

الأول ولد في قرية براونار أم إن النمساوية عام ١٨٨٩ وتعلم في مدارسها، وأكمل دراسته الثانوية في مدينة لينز، كانت مادة التاريخ هي مادته المفضلة ودائما كان يذكر بالفضل مدرس التاريخ بالمدرسة "ليوبولد بويش" بإعتباره كان يشجعه على القراءة المتعمقة الواعية، إنه الزعيم الألماني أدولف هتلر.

سافر هتلر إلى فيينا عام ١٩٠٧ كي يجرب حظ كفتان، فقد كان منذ الصغر بهوى الرسم بالألوان المائية ويحلم بمستقبله كرسام، وبالرغم من أحواله المالية المتعسرة، إلا أنه كان يقتصد من دخله المتواضع ما يكفي ثمن تذكرة الدخول إلى قاعات الموسيقى ودار الأوبرا في هذه المدينة الجميلة، فقد كانت موسيقى ريشارد فاغنر هي موسيقا الأثير، في حين كان يقضي نهاره في ممارسة بعض الأعمال والرسم والفرقة التي يعيشها، ولما كان لا يقدّر على شراء الكتب كان يلجأ في كثير من الأحيان إلى استعارتها من المكتبات العامة.

وقد شهدت تلك السنة تلقيه لصدمة عنيفة لم يمتح أثرها في شخصيته بعد ذلك، حين فشل في إمتحان القبول لأكاديمية الفنون الجميلة في فيينا، وتمضى سنوات حائلة في حياته قاسي فيها شظف العيش واليؤس، إلى أن قرر السفر



مصر الترنى بطل مصر والعالم مع بطل ألمانيا إيزماير وقائده

ملاحظات خاصة بعمل المنظمة البحرية الدولية



الإيران / أحمد حنفي

محاضر أول - قسم السلامة البحرية - كلية النقل البحري والتكنولوجيا
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

في مقال للكاتب Michael Grey نشر بداية العام الحالي في جريدة Lloyd's List كانت هذه التساؤلات والملاحظات والتي نستعرضها معاً.

الإشفاق الدولي في الرأي حول الانضمام التام للمنظمة للمنشآت البحرية يبرّح موضع مساهمة دول بذلك السيد/ كاتي ميلستاد Chair Meustland وممثلات التصديق الدولية أثناء مناقشته للمشائش التي عرت في شهر ديسمبر الماضي بعد كارة فرق الناقله Prestige بمصرح بعد منظمة الصناعات البحرية على إصدار حية المنظمة "على ما يعني أن المنظمة البحرية الدولية قد تمت تعديدها"

قد وجدت هذا السؤال بلقاءة إلى وليام أوينيل William O'Neill عند مناقشته الأوبري كاتش لكنه لم يستطيع أن يحرر ساكناً.

قد اكتسب الدولة أن أولية خيرة عظيمه من واقع ممارساته الطويلة لهذا العمل الذي يستعمل على أن العديد من هذه الهيئات المنظمة في الماضي، والتي أضافت فيها الإختلافات بدهت وقتاً طويلاً لبراز المشائرات التي لا يتجسد بخصوص المصادرات البحرية، خصوصاً بربز أثناء مناقشة "تدابير كارة" منذ عشر سنوات إذندعت خلالها الإقتادات الموصلة في رؤوس السياسة المحررون. على صنت كاطم المواقف سلامة لإسداء الإستعمال - في لامبت، Lambeth كانت بعد كارة "المباراة" "بونزا" والتي يسميها "المنظمة" "إيركا - Eritre"، بلدا أنه كلما وقعت كارة بحرية أصبت المنظمة مستهدفة للجومح السياسي، وقد أستاذ السيد / أوينيل من خبراته المتكررة في تفادي إساءة، وقد أنقل المرشد قائلا "يأتينا أنا لا أعتقد أن المنظمة ترفض جوهري" وأكد على ذلك بوصفها التكرير العام للمنظمة بل يتعلق بالأثار المترتبة على الإلتزام الخاص بعملي المنظمة ومظاهرها الإلتزامية للمنظمة والأمانة الجانب.

وعلى أن إصباحات الإساءة والضبط من رؤوس السياسة المحتررين بشأن حية المنظمة، قال السيد / أوينيل / أوينيل / لويولا في السابق Loyaola معرض النقل، كما قابل في فرصتين أخريتين رئيس مجلس وزراء النقل اليوناني، وقد تميزت رسالته بالوضوح والتفريق، وطالب الرأي حول سلامة الدولة البحرية بإزالة "خبرتي" هذا يترافق كل مرسل، أعرض كل هذه الأمور في التماس الصائب.

كما دعي اللجنة أن تدلي بأرائها قبل يوم ١١ أبريل واستطيعون الانضمام إلى المجلس في شهر يونيو، كما قدم عرضاً مقابلة خاصة لكي تدرك إلى جدول الأعمال بعد شهر ديسمبر، ثم مع وقتاً للمناقشة الخاصة لإعدادات الدولة لجنة حية البحرية المنظمة، وبعد ذلك صرح السيد / أوينيل أن الجميع قدروا طيات إضافة مائة، تحديده حية، وقد تمديد فترة لكن هناك مطلب حيوي، وقد ختمه خلاها

الموارد والإشارات الخاصة. بمقتراحات تقيرات محاكمة مع التورط البحري "ماربول" MARPOL، والتي سوف تستغرق حوالي سنة عشر شهراً لتنفيذ التغيير، فهل هذا يعتبر بطيء جداً؟ هناك سبب قوي لذلك وهو أنه عند بحث التغييرات فإن ذلك سوف يؤثر على آلاف الناس.

وتحتاج التبعات إلى مراعاة الاعتبارات العملية والتجارية الصحيحة والتي تحلق التزحيع للجمع. كلما وقع جامعة بحرية إستهدفها الساسة بشكل ضخم مطالبين بتوقيع المعوية المستقلة على المخطئين فيها ومطالبين للمنظمة بالتحرر والإقتداء باعتبار أن أسلوب المنظمة بطيء جداً. والمعلقات المنظمة البحرية كتطبيق على تغلغل إلتزام المعلومات الدقيقة الخاصة بقرار الحادث وترفض أن ترسخ تحت وطأة السياسيين المتحيزين لا يعطيه ذلك من تصور إلى الصداقة، وأستاذ السيد / أوينيل أنه لا حاجة للدفاع من قدرات المنظمة حيث أنها أثبتت في مارب متعالية بأنها قادرة على تطوير الإلتزام الدولي في الرأي بخصوص الإقتادات الصعبة في رفع معلول.

فبعد إقتداء خمسة عشر شهراً من العمل المكثف بعد الأزمات على كارة السفينة إترينا، تعاملت خلالها مع عدد كبير من الأساليب المختلفة ليسا يتخصص بسلامة المصادرات، وبعد عشر سنوات "إيركا - Eritre" كان من الممكن مرة ثانية الوصول إلى إلتزام دولي حرم مستعجلة ثم يادر بسلامة، على السفن المتحركة في أربا أو أربا، الولايات المتحدة تتنقل إلى بعض الأجزاء الأخرى فحسب؛ وفي مشكلة التصدير تساعد على ذلك؛ وباللشل بال السيد / أوينيل "التكرير العام" لقد قامت المنظمة بتسمية الفخالات عندما أعلن ممثل دول البحر في ريفيها في وقت نهاية حدودها البحرية من فضل السموات إلى مسافة أبعد من الساحل. وكانت هناك دور لهذا دور لهذا الموضوع ولكنه قدم إلى أسبانيا للفرصة أعرضه على الزقية كنوع من الأولويات بوصفه أمر مؤثر حتى يأخذ هذا المطلب دور الأهم من الأولويات العادية.

حيث أنه أصرر أن المشكلة البحرية الدولية سرعة الإستجابة والقيام بالمعاملات التوافقية. في خلال المناقشات التي تكررت في المنظمة حول أعمال التأسيس بعد أحداث الهجمات الإرهابية على الولايات المتحدة الأمريكية، غيب السيد/أوينيل بأنه كان من الممكن عرض عدد كبير من الأمور المتناحلة، ولكنه أكد على أنه "الأمر جرت بسرعة فائقة"، وبالرغم من أن سحب ذلك إلا أنه التفتية قد ينطبق إلى أمر مهم المثال، نظراً لأنه يعتقد إلى حد كبير في التوازن. فالتأسيس يجب أن يتزامن مع الحاجة إلى الحفاظ على تدفق التجارة، لكل إنسان

يدخل في سلسلة التجارة البحرية له حقوق متساوية، ويحتاج تعريف الجبان أن يكون محمداً للعديد من الأسباب لكن يوجد توازن مازم مع حقوق الإنسان. وما يجري في مثل موضوع التأسيس مشابهاً يجري مع العديد من الأمور الأخرى في المنظمة البحرية الدولية. يقول السيد / أوينيل إذا ما استطاعت المساعدة في رفع مستوى الوعي، فيمكنها التعامل مع الأمور الخفراء، والتغيير ملازمة التي تخص الهيئات، فلها تقاليدها العريقة في الطلب على المشاكل والصعاب لما تتمتع به من ميزات وأساليب فنية.

وتظهر المنظمة البحرية الدولية تقريباً من بين المنظمات الجينية للحكومات بالإدارة التي استطاعت تفادي التأثير المزعج من قبل تصيرت الجهات الإقليمية، وأصبح السيد / أوينيل إلى الطموحات الحالية لتفويضها الأولية والتي قد تعالجت مع الأثرين لمعدل من إلتزامه الخاصي بزيادة السلامة.

والآن وفي حالة الأزمة الأخيرة في خدمته من كارة من المنظمة، إضر السيد / أوينيل كسيرة ما في الصف والتدخل والتأثير على نتائج التسميات في هذا المركز، وقد تظاهر هذا تمشيط دور الصلوبياسي على حال، فقد قاد إضاعة منظمة البحرية الدولية منذ عام ١٩٩١ عندما تدخل شخصياً في حراوت غير محلات الجناح الصلب بأعداد كبيرة للثأر من دفع إلى على الجمعية العامة في تلك السنة. وقد كمن على هذا الأمر الأولى، بالرغم من لفظة الأظفار من أنه لا يعتقد أن ذلك من ضمن أعمال التكرير العام أن يكون مشاركة إلى هذه الدرجة في كل الأمر.

السيد / أوينيل الذي إنضم إلى المنظمة البحرية الدولية بعد أن عمل في إدارة قناة ويلارد - WILLARD CANAL، وراسية حصر الحدود البحرية، وأدار السيد البحرى الذي راسل ناثان أولر، ورسل أعمال البحرية وهي تراجعت تابعيات مائة خضمة، وكان عليه إقتاض وحل اللحل الأصعب، لا يجب عليهم سداد ديونهم وفي الوقت الحاضر.

وبعد من ذلك العام رسالته "لنظف هذه، الصناعة على السطح"، وأضاعوا إلى اعتبار، أن الكثير من ملاك السفن يتشبكون في الصناعة الزرقية بعصليات المنظمة التي يخادهم الهيئة أمثلة مؤسسة للتفتيش والتوجيه. قام بكثير من المساعدات في إلتزامات الحضور والإستجابة عن طريق إحداءات ١٩٩٠، لماكتة الثورت الزلز، والذي يرى أنه أنه إلى الناس على السطح، وملازمة الإجماع الدولي على رأي واحد "وملازمة الصناعة التي أفرزت فائقة دعم ومساندة المنظمة الدولية.

ويظل التقييم على مصلح كل شيء يحد إنتها، مزارات التقه الستة منذ بداية التأسيس. والإسعى، والمنظمة البحرية الدولية المزمع من المراهب الإضافية وهو مبادرته

السكرتير العام بخصوص الإعداد للمنطريف في مجال التأسيس البحرية. حيث أن السكرتارية في حاجة ماسة لأن تنكس التفورات المنظمة في صناعة النقل البحري. وهناك إدعوات خافتة خارج المنظمة تعيد بأن الولايات المتحدة الأمريكية تقدم تحويل كل شيء إلى الناس بقرول أن السيد / أوينيل "أ يهزم" أن المنظمة الحالية، ويجب سيادة ترتيبات تمويلها الخاصة. ويجب سيادة أن هذا ليس صحيحاً، لأن تعتمد على منظمة على عدد قليل جداً من الدول من أجل خيراها ومواردها، لذلك لا تستطيع أن تخلق ثراء، فيون بين يدي ويلة، السيد / أوينيل ملزم بتوجيه القوائم مستخدمها بكذا ينجحها بعد إختيار ما أهتبه المنظمة الدولية البحرية من أصال.

وهناك مهام مهم مستعجلة نظراً لأن الفترة الحالية في خدمته قد أديت على الإنتهاء، هذا العام.

ويواجه التفتية طالباً مشكلة الإستمرارية حيث أن ذلك يحلها العديد من العمليات الجعيد، وصرح سيادة أن هناك عدد لخاصة دور العلم والتأديد على أنهم يقدرون جاهتهم ورفقاً لفسروليات معاهاتهم وساعدتهم بواسطة كل من برامج الصناعات القوية ويصيرهم الأول في خطط تدقيق دولة العلم التي يمكن أن تدم مكافآت أكبر بدلاً من اللجوء إلى التقاضي.

والتيبسة لسلامة نالات الرقاب الضخمة وعاملات الصانع الصلب "كمن تقريباً هناك" والتيبسة للفرصة التي تعيش على مناطق فيطيرقوة والتبيرة للأستقرار في مناطق عديدة، ورميا الصابورة "كمن تعرف ماذا تنعمل لكننا لا نعرف كيف نتزاوله هناك" التكرير العام مهم أساساً لتزاوله هناك عشق خردن تجاه أمور تقيس السلامة الرسية.

وبالإشارة إلى السيطرة المتوازنة القوية "يهم تتنوع نتائج أمور صحيحة" وقد لاحظ سيادته "أنت لا تتعامل دائما مع أمور غريبة" لذلك لا إلتزم أن تصمم بين السفينة التي لا يأخذ الأخطام الكفالى لمكونات الصناعات، يظهر بوضوح خطر إلتزام السفن المتناحية.

والآن ماذا من مستقبله الخاصي بعدما يقوم بتسليم أعماله إلى خلفه بعد نهاية عمله العام؟ إنه يخطط أن يخر الإنسان أن المنظمة البحرية الدولية "كالتة مشروعة عقائده" إنضم إليها في عام ٢٠٠٩، وألا يخبرني بأنه يريد أن يني نشاطه على بعد الصناعات. إن لكل من ميلع من العمر مبادر فيه تقديم كل ما يستطيع من تأثير وفاعلية فيه آخر أفتاس.

المخالفات التي يعاقب عليها القانون الضريبي



١/ إسماعيل عناني - باحث في النظم الضريبية
 زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

هناك مخالفات يقع فيها الممولون سواء عن قصد أو غير قصد ، وهذه المخالفات يعاقب عليها القانون الضريبي وذلك فيما يختص بالضرائب العامة وقد جاءت هذه المخالفات والعقوبات المقررة لها في الباب العاشر /الكتاب الثالث من القانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ ، وسوف نعرض لأهم هذه المخالفات كالآتي :

والخاصة بالإزام أصحاب الأعمال بتوريد الضريبة المخصصة المخصصة من المبالغين للمأمورية المخصصة خلال خمسة عشر يوماً ،
 ٢- أيضاً : من المخالفات التي يعاقب عليها القانون أيضاً :
 ١- عدم إبلاغ مؤجر الوحدات المفروشة سوا كان مالكاً أو مساحياً بأموارية الضرائب المخصصة خلال خمسة عشر يوماً.
 ٢- مالك الفراس سواء كان مالكاً للأرض أو مساحياً لها إلا لم يقدم إلى أمانة الضرائب المخصصة البيانات واخطارات المنصوص عليها قانوناً ،
 خاصة : من المخالفات أيضاً التي يعاقب عليها القانون عدم التزام الأشخاص الذين يكون لهم بحكم وظيفتهم أو اختصاصهم أو عملهم شأن في ربط أو تحصيل الضريبة حالة عدم الالتزام بسرية المنة ،
 خاصة : كما نصت المادة ١٨٧ من القانون على عدم مخالقات أخرى نوردناها في الآتي :
 ١- عدم تقديم إقرار الفترة في الإجماع وفي حالة الربط الإضافي ،
 ٢- عدم تقديم الجهات التي تؤدي إيراداتها قيم موزونة لإقرارات في الإجماع أو تضمينها بيانات غير صحيحة والإمتناع عن تقديم البيانات والأوراق والمستندات المنصوص عليها في المادتين ١٤٤ ، ١٤٥ من القانون ،
 ٣- امتناع صاحب المنة عن تقديم الدفترين إحصاء إليها من المادة ٨٤ من القانون ،
 ٤- عدم الحصول على البطاقة الضريبية ،
 ٥- عدم إخطار مالك العقار أو المستعمل عن إدارته من الوحدات المفروشة المبورة في القرار ،
 ٦- مخالفة صاحب المنة بعدم تسليم إصال لكل من يدفع له مبلغ أو لم يقيد به المبلغ بالدفتر ،
 ٧- من المخالفات الهامة أيضاً إستناع الممول عن تقديم الدفاتر والأوراق والمستندات التي يمكنها إلى مصلحة الضرائب عن مراقبتها بما تطلبه من بيانات ،
 وهذا يكون قد ألتينا الضوء على أهم المخالفات وأكثرها إنتشاراً والتي يقع فيها الممولون وبالتالي تعرضهم للمقررات المنصوص عليها في القانون الضريبي

الحالتين الآتيتين :
 ١- إذا أخفى الواقع التي عليها أثناء تأدية مهنته ولم تصح عنها الوثائق والمستندات التي شهد بصحتها متى كان الكشف عن هذا الواقع أمراً ضرورياً لكي تعبر هذه الحسابات والوثائق عن حقيقة نشاط الممول ،
 ٢- إذا أخفى الواقع التي عليها أثناء تأدية مهنته عن أي تعديل أو تغيير في النفقات أو الحسابات أو السجلات أو المستندات من شأنه أن يؤدي إلى تقليل الأرباح أو زيادة الخسائر ،
 وقد اعتبر القانون جريمة التطهير أنه في جميع الأحوال تعتبر جريمة التطهير من أداؤه الضريبة جريمة مخلة بالثقة والأمانة تحرم الممول عن تولي الوكالات والمنصب العام لعدم الثقة بالاختيار وهذا طبقاً لنص المادة ١٨٨ من القانون ،
 ونستكمل فيما يلي باقي المخالفات التي يعاقب عليها القانون الضريبي :
 ١- عدم تقديم الممول لإقرار الفترة الثالثة أو عدم تقديم الممول لإقرار الفترة الثالثة عن تسيب مصلحة الضرائب عليه خلال شهر من تسيب خطاب موصي عليه بعلم الوصول وذلك طبقاً لنص المادة ١٨٣ من القانون ،
 ٢- أيضاً :
 ١) مخالفة المادة ٦ من القانون والخاصة بالإزام بتوريد الضريبة المستحقة على الإيراد من القيمة المالية الأجنبية خلال خمسة عشر يوماً إلى مصلحة الضرائب ،
 ٢) مخالفة الفترة الثانية من المادة ٧ من القانون والخاصة بالإزام الجهات بتوريد الضريبة المستحقة على الإيراد من القيمة المالية الأجنبية خلال خمسة عشر يوماً إلى مصلحة الضرائب ،
 ٣) مخالفة المادة العاشرة من القانون والخاصة بالإزام بتوريد الضريبة المستحقة على الإيراد من القيمة المالية الأجنبية خلال خمسة عشر يوماً إلى مصلحة الضرائب ،
 ٤) مخالفة الفترة الأولى من المادة ١١ من القانون والخاصة بالإزام المدين بتوريد الضريبة لمصلحة الضرائب في حالة ما إذا كان الدائن مقيم وموجوب بالخارج ،
 ٥) مخالفة الفترة الأخيرة من المادة ١٥ من القانون والتي تقضي بأن يلتزم دافع الممولة أو المسمره بفتح عطف الضريبة المستحقة وتوريدها إلى أمانة الضرائب المختصة ،
 ٦) مخالفة المادة ٧٠ من القانون

أولاً : عدم تقديم إخطار وزارة النشاط طبقاً للمادة ١٣٣ من هذا القانون والتي جاء بمصهاه الآتي " يلتزم كل من يزاول نشاط تجارياً أو صناعياً أو حرفياً أو مهنياً أو نشاطاً غير تجاري أن يقدم إلى مصلحة الضرائب إخطاراً بذلك خلال شهرين من تاريخ مزاوله هذا النشاط " ،
 ثانياً : كل من تهرب من أداء إحدى الضرائب المنصوص عليها في هذا القانون باستعمال إحدى الطرق الإحتيالية الآتية :
 ١- تقديم الممول الأرقام الضريبية المنوي بالإستناد إلى دفاتر أو سجلات أو حسابات أو مستندات مضطعة مع تضمين بيانات تخالف ما هو ثابت بالدفاتر أو سجلات أو الحسابات أو المستندات الحقيقية التي أطلعها عن مصلحة الضرائب ،
 ٢- تقديم الممول الأرقام الضريبية المنوي على أساس غير صحيح دفاتر أو سجلات أو حسابات أو مستندات مع تضمين بيانات تخالف ما هو ثابت فعلاً من دفاتر أو سجلات أو حسابات أو مستندات أطلعها عن مصلحة الضرائب ،
 ٣- إطلاع أو إغفاء الدفاتر والسجلات أو المستندات قبل إنتهاء الأجل المحدد لتقديمها من الضريبة ،
 ٤- تزوير أرباح على شريك أو شركاء ،
 ٥- تعيين أرباحاً غير حقيقية نصيب في الأرباح ،
 ٥- إحتياض أو تغيير فواتير الشراء أو البيع أو غيرها من المستندات بقصد تقليل الأرباح أو زيادة الخسائر ،
 ٦- إخفاء نشاط أو أكثر مما يخضع للضريبة ،
 ومن الجدير بالذكر أن القانون الضريبي يعاقب أيضاً الذين شاركوا أو ساعدوا المخالفات على ارتكاب هذه المخالفات ، فقد نصت المادة ١٧٩ من القانون على معاقبة كل من حرض أو أتيق أو ساعد أي ممول على التطوير من أداؤه الضرائب المنصوص عليها في هذا القانون كلهما أو بعضهما ، كما نصت على أن يكون الشريك المحكوم عليه مستقلاً بالتضامن مع الممول في أداء قيمة الضرائب المستحقة التي يتم أدؤها ،
 كذلك يعتبر الحساب الذي اشترك مع الممول في ارتكاب المخالفة قد ارتكب أيضاً مخالفة يعاقب عليها حيث نصت المادة ١٨٠ من القانون على معاقبة الحساب الذي اعتمد الإقرار الضريبي والوثائق والمستندات المؤيدة له في



بشرى للقوانين وهواة السباحة
 توجهت إحدى الشركات الفرنسية الكبرى في خدمات الممول في تنفيذ شبكة اتصال للقوانين عن طريق تركيب هوائي مثبت على عوارض بسط البحر ومعتصمه به أنابيب وكسجين وصمامات خاصة للتحسس وترسل وتستقبل الصوت للأذن عبر عظام الفك ، وتتمكن الغواصة من التحدث وتبادل المشورة بسهولة دون الحاجة إلى الصعود على سطح البحر ، وقد استخدمت هذه التقنية فيرق الأتريين الفرنسيين الذين يقومون بالتحقيق عن الآثار بجوار قلعة نابلي بالإنكتورة برئاسة العالم الفرنسي جرن أيد صبر ،
 والسياسة لأجهزة التحسس لهواة السباحة بمناطق الشعب البحرية فقد أدخلت تقنيات تكنولوجية عن طريق تركيبه راديو لتسليط السباحين أثناء مشاهدتهم للمخالفات القانونية تحت المياه ،

مضمار على الاستفادة من قائد مياه النيل
 صرح الدكتور محمد عبد ربه وزير الموارد المائية والري بمصر بأن هناك مشروعاً مشتركاً بين دول حوض النيل بالمصريين الأمريكية والأسترالية لتبيل مقلدتها للأشخاص من الكليات التي تهرس سوريا من مياه الأنهار البالغة ١٦٦ مليار متر مكعب وتصل نسبتهما إلى ٩٩ ،
 وقد بلغت تكلفة هذا المشروع حوالي ٢٠٠ مليون دولار وافق البنك الدولي والبنك الألماني على تقديم ١٤٠ مليون دولار منها ، وأشار الوزير إلى أن التعاون المشترك بين دول الحوض الضخم يشمل إرساء مشروع قناة جوتلجي بجنوب السودان لتوفير ٤ مليارات متر مكعب من المياه لكل من مصر والسودان ، ومضروبا في سوريا لتقليل المفقودات ٢ مليار متر مكعب من المياه ، وقد وضعت الوزارة خطة لحماية البحار المائية لتقليل من التلوث وإستثمارات تصل إلى حوالي ١٠ مليارات جنيه سنوياً ،
 ٣٠٠ مليون جنيه لتخصيف الترع والمصارف للحد من التلوث داخل الكليات السكنية ،

توزيع الطاقة في مناطق الجوار
 قامت إحدى الهيئات المتخصصة في أبحاث الطاقة الكهربائية بتصميم مودلات للطاقة يمكنها توليد الطاقة الكهربائية من حركة مياه البحار والمحيطات بقوة ٥٠ كيلو وات أي ما يكفي إضاءة ١٢٠٠٠ من ٥٠٠ منزل ، كما أنه يمكن الإستفادة من هذه الطاقة في مشروع تحلية مياه البحر ،

Pacific Link

Logistic and Forwarding Services

Obviously for its reliability and quality

International shipping
Air Freight Services

Move all else in an air

partner: NO TURBULENCE

Ocean Freight Services

With Pacific Link as your shipping partner
you will have a calm sailing

Clearance, Packing, Warehousing & Value added Logistics

Pacific Link's modern warehousing operations

free you from worry for total safety steps

Consolidation service

Pacific Link consolidation from Egypt up to West Nile

Weekly service

Less transit time

Less total cost

Removals

Complete removals from Sharm El Sheikh to the insurance

very experienced & experienced hands

Pacific Link - the total logistic solution

Pacific Link goes far beyond the traditional suppliers by providing a lot

In a creative manner. We position ourselves as a ONE-STOP-SHOP. We provide a unique range of

services with a high degree of personal attention & continuous commitment

Customer satisfaction is a leading priority.

A genuine customer is worth the investment!

For more information, please contact us at the following address:

Pacific Link, P.O. Box 1111, Sharm El Sheikh, Egypt

Phone: 00972 6933 1111

Fax: 00972 6933 1111

E-mail: pacificlink@pacificlink.com.eg

Web: www.pacificlink.com.eg

© 2000 Pacific Link

All rights reserved

Printed in Egypt

Design: Pacific Link

Photography: Pacific Link

Illustration: Pacific Link

Layout: Pacific Link

Editing: Pacific Link

Proofreading: Pacific Link

Correction: Pacific Link

Reproduction: Pacific Link

Distribution: Pacific Link

Publication: Pacific Link

Frequency: Pacific Link

Subscription: Pacific Link

Advertising: Pacific Link

Marketing: Pacific Link

Research: Pacific Link

Development: Pacific Link

Implementation: Pacific Link

Monitoring: Pacific Link

Evaluation: Pacific Link

Reporting: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link

Glossary: Pacific Link

Index: Pacific Link

Table of Contents: Pacific Link

Executive Summary: Pacific Link

Introduction: Pacific Link

Background: Pacific Link

Objectives: Pacific Link

Methodology: Pacific Link

Results: Pacific Link

Conclusion: Pacific Link

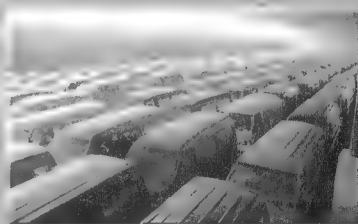
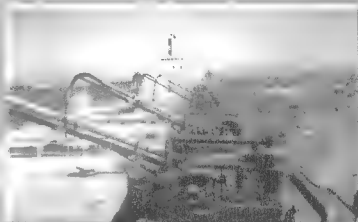
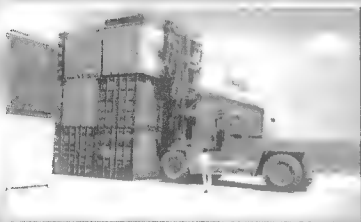
Recommendation: Pacific Link

Final Report: Pacific Link

Appendix: Pacific Link



اقتصاد النقل والتخزين



٢٠٠٩

رئيس مجلس الإدارة
عبد العزيز محمد أحمد عبد العزيز

٢٠٠٩



هو الـ الذي يضمن على خط السير
السليم على خارطة الأنشطة البحرية في
المملكة ودول الخليج.



هو الـ الذي يرشد المستثمرين في
مجال النقل البحري إلى الطريق الصحيح
للموصل باستثماراتهم إلى بر الأمان بأذن الله.

هو الـ لدخولك إلى عالم البحار والاستثمار
بثقة وأمان، محاطاً بعد الله بحماية علمية وخبرة
مضنية من مخاطر المجهول.

والمركز يقوم بالمهام الآتية:

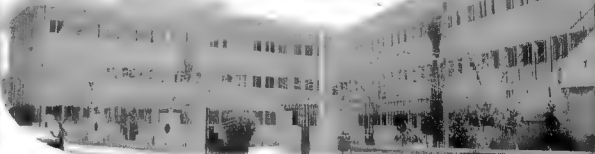
- ١- دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروعات البحرية - إنشاء شركات ملاحية - تقييم أداء وإعادة هيكلة شركات ملاحية.
- ٢- مراجعة وتدقيق حسابات شركات ملاحية ووكلات ملاحية وشركات شحن وتوزيع.
- ٣- الإشراف والإعداد لعقود بيع وشراء وتاجير واستئجار السفن التجارية بأنواعها (بضائع - ثلثات بترول وبتروكيماويات - سفن ركاب - وسفن متعددة الأغراض).
- ٤- دراسة الجدوى الاقتصادية للدخول في المنافسات تشغيل الموانئ السعودية (نظام الخصصة).
- ٥- التجهيز لدخول منافسات نقل المحروقات لمصحات التعلية والكهرباء.
- ٦- إدارة وتشغيل وتقييم السفن التجارية بأنواعها.
- ٧- إعداد المعلومات والإحصائيات عن المؤسسات البحرية والموانئ البحرية المحلية والإقليمية والعالمية.
- ٨- متابعة القضايا البحرية لدى المحاكم السعودية ودولان المقاطع، في الخارج من خلال مكاتب بحرية متخصصة في القوانين البحرية الدولية والقوانين المحلية للدولة مكان التقاضي خاصة في كل من (الإمارات العربية البحرية - الأردن - جمهورية مصر العربية - لبنان - باريس - المملكة المتحدة).
- ٩- التحكيم في القضايا البحرية وقضايا التوثيق البحري والتأمين البحري.
- ١٠- الإشراف الهندسي والفني على إصلاح السفن في الأحواض الجافة وورش الإصلاح.
- ١١- تقديم تقارير الإشراف والمعاينة على البضائع المستوردة بواسطة فريق فني مهني متخصص.
- ١٢- التحقق الفني في الكوارث البحرية وتحديد المسؤولية ونسبة الخسائر حسب العرف والقوانين البحرية السائدة عالمياً.
- ١٣- إصدار النشرات البحرية المتخصصة والأبحاث البحرية الحديثة وتوصيات مؤتمرات النقل البحري العالمية وما يستحدث من قوانين في هذا المجال.
- ١٤- المشاركة في المؤتمرات الملاحية والعالمية وإعداد الندوات المتخصصة في مجال النقل البحري بمختلف أنواعه.



شركة النيل للنقل البحري

شركة مساهمة مصرية

تعمل في ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٦٣



رئيس مجلس إدارة الشركة

شعار الشركة أداء الخدمات التي يقدمها للعملاء بأمن وأمانة تأمة من خلال لوجستيات المتكاملة بإنهاء الجمهورية.

الشركة القابضة للنقل البحري والجوي
مجلس إدارة الشركة
رئيس مجلس إدارة الشركة

فروع الشركة
الإقليمية

كل فرع
المحلية

الشركة القابضة للنقل البحري والجوي
مجلس إدارة الشركة
رئيس مجلس إدارة الشركة

إدارة الشركة
القاهرة

مجلس إدارة الشركة
رئيس مجلس إدارة الشركة

شركة النيل
١٩٦٣/١٩٦٤



• هي إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والجوي والتي تم خصصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى اتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذي يمتلك حاليا ٩٥% من الأسهم.

• وشركة النيل للنقل البحري إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة في مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشائها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليس والتفريغ والتجهيز .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور التكنولوجي في مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخية والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتسهيل وتخطي البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربها من جميع الأجهزة الولائية مما يؤدي إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية في يسر وسهولة.

• هذا .. والشركة تمتلك حوالي ٣٠٠ سيارة وتزويلا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوتاش والمعدات التي تمتلكها الشركة بمستودع الدخية فضلا عن الورش الداخلية التي تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية في إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة في الإدارة وفي هذا الإطار قامت الشركة بما يلي:

أولا في مجال التطوير الإداري ..

• قامت الشركة بالتخلص من الصالة الزائدة بخروج عدد ٢٢٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى الصالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتزويلا للأجور المصروفة لهؤلاء العاملين ومساقتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.

• أدخلت الشركة الحاسب الآلي في كافة القطاعات مما ساهم في دقة توفير كم كبير من الجيانات مساعد الإدارة في إتخاذ القرارات على أساس مدروسة وواضحة وسريعة.

• إحتسب بالمدورات التدريبية للمعاملين الإداريين أو الفنيين لإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلي بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجي بالمهايات المختصة.

• تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانيا في مجال تطوير

• تعمل الشركة على تنوع إيراداتها من خلال الاستثمار في مختلف المجالات الاقتصادية والخدمية.

• إحتسب بالمدورات التدريبية للمعاملين الإداريين أو الفنيين لإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلي بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجي بالمهايات المختصة.

• تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

توزيع ثلاث جنيه	٢٠٠٩/٢٠١٠	٢٠١٠/٢٠١١	٢٠١١/٢٠١٢	٢٠١٢/٢٠١٣
البشرى	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
مالي التسمات والارزات الاجر	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
مكاف التسمات والمجهود	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
الاجر	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢

توزيع ثلاث جنيه	٢٠٠٩/٢٠١٠	٢٠١٠/٢٠١١	٢٠١١/٢٠١٢	٢٠١٢/٢٠١٣
البشرى	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
مالي التسمات والارزات الاجر	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
مكاف التسمات والمجهود	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
الاجر	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢



PARIS M.O.U NEW RULES



BY : Capt. Theodoros Spanos

"Paris Memorandum of Understanding" (Paris M.O.U.) was initiated on 1982 when fourteen European Countries has signed the document. The signatory countries decided to co-ordinate and enforce the upgrading of the ship's standards. The means of such enforcement is by visiting and inspecting vessels through each country's Port State Control (PSC), issuing associated reports and detaining vessels until rectification of deficiencies, (if deficiencies are found).

During the last meeting of the council at Dubrovnik Croatia, Paris M.O.U. representatives announced that the 2001 annual report indicates an increase of the trend of operational deficiencies relating to the ISM code (Safety & environment protection) This increase was up to 29%. The statistics indicated that deficiencies were more apparent in overage vessels, and therefore it was decided to apply strict new rules in all E.U. Ports, and to target the "high risk ships".

A summary of the part of the new rules is described below . However it is strongly recommended to all ship-owners and managers to obtain and review the detail rules of Paris MOU and to give appropriate instructions for strict compliance to Masters, prior calling a Paris M.O.U port.

1- Mandatory Expanded Inspections

The below listed ships calling at E.U. ports are eligible for an expanded inspection by the port State Controls of Paris MOU every 12 months.

- Passenger ships over 15 years old (except Ro/Ro ferries and High Speed Crafts)
- Bulk Carriers of over 12 years old
- Oil Tankers of over 15 years old and over than 3,000/GRT
- Chemical Tankers of over 10 years old
- Gas Carriers of over 10 years old .

2- Mandatory Inspection

A ship with a target factor of more than 50 calling E.U. ports will be inspected at least one month after her last inspection of Paris MOU Port State Control.

3- Other Inspections

3.1. For ships having a target factor over than 7, the Port State Control of Paris MOU, should complete the expanded inspection before vessel leaving the Port However and in case of serious operational reasons the Port State Control may pass the inspection to the next port of Paris MOU .

3.2. A vessel with a target factor less than 7, is not subjected to an expanded inspection under normal circumstances. However notice to Paris MOU ports is required, until her target factor reach 7 and expanded inspection is performed.

4- Notices to be given to Port State Control

Ships calling E.U. ports and eligible for expanded inspection as category 3.1 above, (except ships of category 3.2 above), must give 3 days advance notice for their arrival to the Port State Control of her arrival port, or prior departure from the previous port (if the duration of voyage is less than 3 days.) Such notices could either be sent directly or through Agents. Failure of notification may result to a delay of the vessel in the port for the completion of an expanded inspection.

5- Bans & refusal of access

This new rule applies to the below type of vessels, regardless tonnage or age:

- Oil tankers
- Chemical Gas carriers
- Bulk Carriers
- Passenger's ships

Access to the ports of Paris M.O.U of the vessels of above type and registered under flags listed in the "black list" , will

be refused in the following cases:

- After the second (2nd) detention in three (3) years period, for vessels under flags listed in the "very high risk" or "high risk" section (category) of the black list.
 - After the third (3rd) detention in two (2) years period, for vessels under flags of "medium to high risk" or "medium risk" of the section (category) of the black list.
- Detentions occurred after the January 22 nd 2002, will count towards a ban.

The list of flags categories (black list) for the period 01/07/03 - 30/06/04 will be issued shortly.

6- Lifting of ban

The owner must address a formal request to the Port State control which have imposed the ban, supported by a certificate issued by the flag state Administration (certificate issued by Recognized Organization is not acceptable) confirming that vessel complies with all conventions, including STCW, ISM code , & L.L.O, as well as by a certificate issued by vessel's class confirming that vessel complies with its (class)rules.

Apart of inspection should be agreed for the vessel to be inspected by the same inspector of the P.S.C., which issued the ban, (on Owners account) The inspection is to be an "expanded" one.

7- Records of Charterers

Owners of vessels carrying liquid or solid bulk cargoes should make sure that all the information concerning the charterer of the vessel are available onboard and that this information is accessible to the P.S.C. Inspector. Information of the Charterers will be recorded in the inspection report by the Inspector, and will be also included in the published information for inspection & detentions .

8- Voyage Data Recorders (V.D.R)

PSC Inspectors will test the functioning of the V.D.R. (for vessels that require to be equipped with VDR under IMO Rules) . If the function of VDR is found defective, then the ship will be detained .
If repairs can not be performed at the same port, then these repairs may be allowed to the next nearest port but always within maximum 30 days .

نمضة أفريقية .. وزيارة أمريكية

بقلم / عبد السلام السيد أحمد



اتجهت الأنظار من جديد إلى أفريقيا .. القارة السوداء التي مازالت تحتفظ بكنوزها تحت الأرض وبخزائنها فوق الأرض مما دفع دول القارة إلى تكثيف العمل الجماعي الجاد على الارتفاعة الأمنية والاقتصادية والاجتماعية في محاولة للحد من أطماع الغرب في ثروات أفريقيا، والتدخل الأجنبي من خارج القارة. وبدأت قيادات هذه الدول الأخذ بزمام المبادرة في صياغة تصورها ورؤيتها الخاصة بمستقبلها ..

لقد عرفت القارة الأفريقية الديمقراطية في التسعينات ويرجع ذلك إلى البيئة الداخلية للنظم السياسية في بلدانها وبإذات نظم الحزب الواحد، علاوة على إزدياد النمو الاقتصادي الذي تسبب في أزمة شرعية سياسية لمعظم النظم الحاكمة، وساعد على ذلك تخلف النظام الدولي خاصة تفكك الإتحاد السوفيتي السابق، وتبني القوى الغربية لقضايا الديمقراطية وحقوق الإنسان ومطالباتها بإجراء التحولات الديمقراطية كشرط أساسي لتقديم المساعدات الاقتصادية ..

مبادرة الشباب للمشاركة العديدة لشمية أفريقيا، ودمج برنامجه في بشكل مفوضية الإتحاد على أن يتم ذلك بشكل تدريجي خلال ثلاث سنوات، وبحث الرضاء الأفارقة عدداً من الصراعات المزمعة بالقارة وعلى رأسها الحروب في السودان والصومال وليبيريا وموزمبيق والتكوير الديمقراطية، كما تم بحث تشكيل مفوضية تنفيذية للإتحاد على غرار المفوضية التنفيذية للإتحاد الأوروبي التي تتخذ من بروكسل بلجيكا مقراً لها.

وتضمن البيان الختامي لهذه القمة: * دعوة مفوضية الإتحاد الأفريقي إلى سرعة الإنشائها من صياغة مشروع بروتوكول لمنع ومكافحة الأرباب في شكله النهائي، * دعوة المجتمع الدولي إلى اهتمام بقضية اللاجئين في أفريقيا، * تشكيل لجنة زارية أفريقية من خمسة أعضاء، للتصالح مع إعادة بناء جنوب السودان وتنشيط في مرحلة ما بعد السلام.

* تأييد مشروع المؤتمر الدولي حول السلام والأمن والديمقراطية والتكامل الإقليمي في منطقة البحيرات العظمى، والترحب باتفاق وقف الأعمال العسكرية في ليبيريا، * عقد قمتين إستراتيجيتين إحداهما لبحث إفريقيا، جيتي أفريقيا مرود والأخرى لاصفاة الوضع التنموي والتنمية والمياه والأمن الغذائي.

قوة عسكرية مشتركة

يسعى قادة الدول الأفريقية إلى تشكيل قوة عسكرية مشتركة تتكون من أربعة مستعدين الأفرع عشر عناصر مدنية وعسكرية في بلدانها الأصلية، مهمتها حفظ السلام والتدخل لفضها، ومن المتوقع الإنشائها من تشكيل هذه القوة بحلول عام ٢٠١٠. طاً بجانب تشكيل أركان الحزب من كبار المسؤولين لأساساً المشورية لمجلس الأمن والرسل الذي يضم ١٥ دولة عضو من أعضاء الإتحاد يتم

بها السندال ثم تبتها مجموعة الثماني الصناعية الكبرى في قمتها الأخيرة التي عقدت بمدينة إيفيان الفرنسية في يونيو الماضي. وتهدف مبادرة نيباد إلى إعادة صياغة مستقبل القارة الأفريقية خلال القرن الحادي ليكون للقارة كيان قياداتها، ولشعبها الكلمة العليا في تحديد أهدافها بعد إعادة صياغة مستقبلها، وقد أقر القادة الأفارقة في هذه المبادرة برنامج عمل لتحقيق أهداف القارة والبدء من التكيف والفرق وتحقيق التنمية المستدامة بمشاركة المجتمع الدولي على أسس تبادل المستويات، والإقتسام المنافع عن طريق إرساء قواعد الديمقراطية الحقيقية واحترام حقوق الإنسان والسلام والحكم العادل، بجانب إصرار المحايير العالمية للديمقراطية التي من أهم عناصرها التعددية السياسية ووجوه الأرباب السياسية والإتخابات العادلة، وإجراء الإستخابات العادلة الصريحة لإختيار القادة بحرية.



بعض الرؤساء الأفارقة الذين شاركوا في المؤتمر

قد قام قادة مبادرة النيباد بعرضها في قمة مجموعة الثماني التي عقدت في جنوا بإيطاليا في ٢٠ يوليو ٢٠٠٩ حيث صرح بيان بالموافقة على دعمها حيث القادة الأفارقة على الإقتسام بنسب المازعاتات وترسيخ الحكم السياسي وتعزيز الديمقراطية.

القمة الثانية للإتحاد

عقدت القمة الثانية للإتحاد الأفريقي في يوليو الماضي بسانتو عاصمة موزمبيق وحضرها كوفيل عتيا أمين عام الأمم المتحدة وشارك رؤساء رؤساء دول ومحكومات أكثر من ٤٠ دولة أعضاء، وغاب عنها العديد من الرؤساء. وقد تم في هذه القمة بحث موضوع تنفيذ

خارجية الدول الأفريقية، ولجنة الممثلين الدائمين لدى الإتحاد والمفوضية التي يرأسها المفاوض العام بلا من منصب السكرتير العام وألم تقرر هذه القمة الإقتراح الجلي السياسي بإنشاء منظمة أفريقية، وشهدت القمة خلافات وحساسيات وشكرها تركزت في تركيز حول ما يعرف بلجنة مراجعة حكماء القارة .. تلك اللجنة التي ستكون بمثابة المرجعية في تقرير مدى التزام الحكومات بحكم رئيسه على الصعيد السياسي والإقتصادي، وتقرر تحويل البرلمان إلى مجلسين مجلس شيوخ يمثل في الدول من الأعضاء، ومجلس نواب يتم

تشكيل الدول في بالإنتخاب المباشر وما ينتاب مع تعداد سكانها. **قمة إستراتيجية** عقدت هذه القمة في شهر فبراير الماضي في العاصمة الأثيوبية "أديس أبابا" حيث تم إنشاء برلمان عموم أفريقيا ومحاكمة عدل أفريقية وذلك لضمان نقد للقارة بالإضافة إلى الإهتمام من إقرار إنشاء مجلس للسلام والأمن ليكون ثروة لفرصات تتبع الإتحاد الأفريقي.

مبادرة النيباد إنشائها المبادرة الأفريقية التي تخففت عنها "تسركا" التي عقدت في يوليو ٢٠٠٩، وصنعت في أفريقيا بمفكرين أفريقيين، وهي ملكة الأفارقة وتقوم على المشاركة ورئيس المصرة، وعلى أساس المنفعة المتبادلة والمساواة المشتركة، وهي خلاصة خفيتين جرى إعدادها على المستوى الأفريقي كبرنامج متكامل للإهتمام في تنمية القارة السوداء، على جميع المستويات، وهذا الخطة "ماني" التي تفتت بها جنوب أفريقيا والجزائر وليجيريا، والخطة "أميجا" التي تقدمت

مصدر التهديد الداخلية والخارجية لقد أثبتت الدول الأفريقية استعدادها لتعامل بجدية مع القضايا الأمنية التي تعاضل منها القارة على الصعيد السياسي والأمني والإقتصادي بعد أن وضعت يدنا على مصادر التهديد الداخلية والخارجية التي تتصر في: - عدم احترام مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول. - عدم احترام قضية الحياة الإنسانية بالأفغان السياسي والأرباب والأخطرة والتخيرية والإقتلات العسكرية. - التشهير غير المستور للحكومات والحد من قيام المؤسسات الديمقراطية. - غياب حكم وسيادة القانون وعدم شفافية رتاهة الإنتخابات.

الفر الذي تسبب من عدم عدالة توزيع الموارد الطبيعية. - الصراعات الدولية لغزو الدول الأفريقية والتي تنكس بالسلب عليها. - الاتكيات السياسية للحمولة والتمارسات الجبرية والإقتصادية والسياسية غير العادلة. - إنتاج وتخزين ونشر أسلحة الدمار الشامل. - السياسات التي تفرس المصرة على الدول الأفريقية.

بداية النمضة كانت البداية في قمة كانت الإتحاد الأفريقي الأول التي عقدت في شهر يوليو لدرم المصاحي بمبدينة جيبوتي بجنوب أفريقيا حيث تم إعلان ميلاد الإتحاد الأفريقي ما لحد من إعادة تشكيل أجهزةتها بما في ذلك قيام مجلس الرساء والسجلست التنفيذي الذي يضم زراً



على مستوى الأغلبية العظمى من دول أفريقيا إلا أن الرضا جاء من الرئيس مودو و القبطي المصري، وقد صاحب ذلك الطائرات والسيارات المتحالفة للسياحة والزيرة الأمريكية والتي شملت الاستئجار وجنوب أفريقيا وتونس. وإن كل من يهيمه الأمر يترقب بشفقة نتائج الزيارة الأمريكية وما ستخلقه على شعوب القارة ..

■ إن جنوب أفريقيا تعتبر قلب أفريقيا و بوابة الشرق الجنوب أفريقي بصفة عامة، ولكن بالرغم من ذلك فإن حجم التبادل التجاري بين مصر وجنوب أفريقيا لا تزال ضئيلاً بعد أن وصل إلى ٢٠ مليون دولار خلال عام ٢٠٠٢ حيث بثلت الصادرات المصرية ما يعادل ١٠٠ مليون دولار في حين كانت الواردات من جنوب أفريقيا ما يعادل ١٩,٣ مليون دولار، ويرى أصحاب الرأي أن زيادة الصادرات المصرية وتوقف على التوجه القياسي في مفاوضات السلع، والمشاركة



أحمد ماهر

في المعامرات التي تقام في جنوب أفريقيا، واستغلال المصدر المصري لشبكة مكاتب التمثيل التجاري المصري المنتشرة في الجنوب، بجانب إستغلال منظومة المستلزمات المتكاملة على شبكة الإنترنت، وحل مشكلة الشحن البحري بإيجاد خط ملاح مباشر بين مصر وجنوب أفريقيا ..

الجنوب إفريقية أفعالها أخيراً في برتوريها برئاسة وزير خارجية البلدين أحمد حادر وسراء، وقد شارك في أعمال اللجنة الاقتصادية المصرية التي ضم الشراء، ساسي سبيدات الوزير للشئون الأفريقية و دحر الألباني بولي خليفة مصر بجنوب أفريقيا والوزير المفوض عند المصير عمر بالأضافة إلى كل المسؤولين في وزارات العدل والدخيلة والتجارة وقطاع الأعمال والصحة والتعليم الخارجية والطيران المدني واتحاد الإذاعة والتليفزيون وكان الوفد الأسبوعي لهذه الدورة تفصيل هذه الإنفاقيات، ولذا فقد أختتمت أعمالها بالتوقيع على عدد من البروتوكولات التنفيذية تغطي كافة المجالات، كما تم بحث رسوم الإغراق المفروضة من جانب جنوب أفريقيا على بعض السلع المصرية وإمكانية تحديد البدل قائمة بالسلم التصفيحي لتعريف الرسوم الجمركية عليها وإمكانات بحث إقامة منطقة تجارة حرة مستقبلاً.

كلمة ليه مني

■ إن جهود الأمانة التي تشتمل بين الطموحات التي تصل إلى المستحيل أحياناً، ولذا لم تر التكرير على هدف لم إنجاز على الوجه الأكمل لكونه خيراً للشعوب .. إنه من المستحسن البدء بالقضايا السهلة والأكل خلافاً عن تركيز الجهود على مبادرة التنمية الطموحة للقاء وإعتراف حقوق الإنسان والتوقف عن الإقتيالات العسكرية ومكافحة الفساد وتحسين أحوال معيشة المواطن القارة الذي يعاني أكثر من ثلغهم من نقص الغذاء (٢٠٠٠ مليون)، وواجه ٤٠ مليون المحرم حراً يقضي مرض الإيدز على أكثر من ٣٠ مليون علاوة على المشردين ولأجبر الحرب اللين يزيد عددهم ٢٥ مليون.

■ إن السياسة الأمريكية تجد إستجابة

والصحة والإقتصاد والأمن والسياسة الداخلية والخارجية، ودعم إرات آراء الأمن التي تتخذها دول شرق أفريقيا بصفة عامة لكي لا تصبح هذه المنطقة رتماً ضحياً لجماعات الإرهاب الدروني وتعتز وتناشط توسيع وجودها العسكري في أفريقيا لأول مرة، ولذا فإن السياسة الأمريكية تعمل على إنشاء وضع تسمي عسكري أممي في غرب أفريقيا، وإرسال خبراء متخصصين في مجالات جمع المعلومات

الإستقطابات والإتصالات

وقد تم تخصيص ١٥ مليار دولار على مدى خمس سنوات لبرنامج القضاء على مرض الإيدز الذي وصفه كرون بأنه أقوى مرض أسلحة الدول الشامل، ومعتزات تصل إلى ١٠٠ مليون دولار للدول الساحل الشرقي لأفريقيا بعد إنشاء القاعدة الأمريكية الأوروبية في جيبوتي، هذا بجانب زيادة ميزانية الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية إستثماراً من عام ٢٠٠٣ بنسبة ٢٢٪ لتصل إلى حوالي مليار دولار سنوياً للعمل في أفريقيا في قطاعات وميادين الميزة الفنية والإثابة الإنسانية في حالات الكوارث الطبيعية والسياسات، وبالنسبة للفترة العام فإن الولايات المتحدة تستورد من نيجيريا ما يعادل ثلاثة أرباع صادراتها (١,٥ مليون برميل يوميا)، ومن المتوقع زيادة هذه الكمية في السنوات القادمة.

مصر وجنوب إفريقيا

أستأنف مصر علاقاتها مع جنوب أفريقيا منذ ثمانين سنوات فقط بعد تحيرها من النظام التنصري، وقد تم في تلك الفترة القياسية لتوقيع أكثر من ١٥ اتفاقية ومذكرة تفاهم تغطي كافة المجالات، وعقدت الدورة السادسة للشركة المصرية

أستعابها على أساس الحقوق المتساوية مع مراعاة مبدأ التمثيل القاري المائل، ويقضي بروتوكول إنشاء مجلس الأمن والمسلم بقرارات شرط احترام الحكم الدستوري وحكم القانون وحقوق الإنسان في الدول الأعضاء، في المجلس طبقاً لإعلان لومس، بالإضافة إلى التزام هذه الدول بالرفاء، بالامتثال لاتحاد المالية، وبالرغم من ذلك فإن زعماء القارة يرون أنه من الأصعب للشعوب إلى خمس قوى متنافسة خلال عامين بالإضافة إلى إنشاء خمس هيئات قيادة لها في مراكزها على أن تقوم القوات المشاركة بالتدوير جيوش بلادها، وإنشاء قيادة عامة للقوات الخمس في مقر مفوضية الاتحاد، أي أيس أياً ذلك وفقاً لعدم عرض أي نفوذ من جانب الدول الكبرى.

الزيارة الخاصة

للفت أنظار العالم الزارة الأخيرة التي قام بها الرئيس الأمريكي جورج بوش برفقة فرشته والوفد المرافق له الذي ضم عدداً من كبار المسؤولين وعلى رأسهم كراين بول وزير الخارجية وكروينوتزواريس مستشار الأمن القومي ووالتر كاستنبرز مساعد وزير الخارجية للشئون الأفريقية، وشملت الزيارة خمس دول أفريقية بحجة مشاركة الإرهاب وتعميق الشراكة والدبلوماسية وكرامة الإنسان وإجراء تغييرات جرحية في القارة عن طريق التدخل الأمريكي في نظام التعليم



مظاهرات مناهضة لزيارة بوش

المواء بحري / أحمد حميدة

هذه كلمات أقتبها بعدة حزين .. وهي وإن كثرت فلن توفى حق من كتبت في حقه، إنه المواء بحري / أحمد حميدة .. هو واحد من صفوف الرجال العظماء الأوفياء من أبناء جيله، علماً وعظماً في كافة المواقع والمسؤوليات التي تولاهما من كفاءة وإقتدار وإخلاص، كان رحمه الله قدوة لي وملاذ أعلى يندني يعلمه الغرير وخيرته الواسعة وكفائه العملية المشهوددة في القوات البحرية وميناء الإسكندرية واتحاد المواثي العربية، كان سيادته بمباية مرفأ آمين لسيفتي عندما تبهر إليه للإستزادة من علمه الغرير أو إستشارة يقدمها خالصة إلى أبنائه وتلاميذه، ...

رحم الله الفقيد الغالي .. والتمنا جميعاً الصبر والسلوان
د/ أيمن النحرأوي

البقاء لله وحده

المواء بحري / عاصم السيد أحمد

واسرة تحرير مجلة إيتراشيونال
وجميع العاملين بها
ينعون بعزيز من الحزن والألم
المغفور له بإذن الله

المواء بحري أ.ح / أحمد السيد حميدة

أمين عام اتحاد المواثي العربية
ورئيس أركان القوات البحرية سابقاً
ورئيس مجلس إدارة هيئة ميناء البحيرة سابقاً
ورئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية سابقاً
الذي فقدته أسرة النقل البحري المصري والعربي
عزأونا فيه روضاًوا من الله وغفواً وغفرأنا
طيب الله ثراه والهمنا وأهله الصبر والسلوان



عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل عضو منظمة بيمكو

عقدت في ألمانيا دراسة لمجموعة من شباباً من الحاصلين على درجة ماجستير في إدارة الأعمال MBA

MASTER OF BUSINESS

ADMINISTRATION من معارف في صناعات مختلفة وأيضاً قدراتهم العلمية وكان الغرض من هذه الدراسة إعدادهم للقيام بأعمال أكبر، وكان هؤلاء الشباب من التايغين من جنسيات مختلفة، وكانت أعمارهم حوالي ٢٨ سنة، وكانت الدراسة لإعجاز قدراتهم على العمل في صناعات قديمة على إبداع وفهم ما يحدث في قطاع صناعي آخر يختلف عن عملهم.

وسمَّ هؤلاء الشباب أسبوعيين للدراسة والبحث وتقدمت لدراسة النقل للبحرية وقيادتها الأساسية وتم تزويدهم بالمستندات والمعلومات الكافية عن المنظمة البحرية الدولية IMO وقارتها الأساسية، وزمعة من كل المعاهد والإتصالات البحرية الرئيسية، والبنية التحتية اللازمة لرقابة الدولة في البحرية، ومعلومات عن كيانات المؤتمرات البحرية CONFERENCE OF ENCLAVES، والإعلام البحرية FOC.

وحدد من الاتصالات من صناعة النقل البحري منذ ١٩٩٥، وكانت المعلومات التي قدمت إليهم أكثر مما استطاعوا إقارته في مدة الأسبوعين الممنوعة لهم للبحث والدراسة، وكان ذلك كله بغرض إغتراب قدراتهم على سرعة إستيعاب واستخراج أي التفات في الموضوع، هذا بالإضافة إلى حضورهم العديد من المحاضرات - خلال هذه الفترة - التي غطت كل الأوجه الرئيسية للمصليات والاقتصاديات والسياسات البحرية. وكانت إستيعابهم هؤلاء الدارسين الباحثين المتدربين علمية ومبسطة، وقدموا مصادرة غسيرة تصحيح الدراسة والتفكير، و بإحالة كل صناعة النقل البحري بالبنج الكافي للإعجاب إلى أرائهم وأفكارهم، وفيما يلي ما طرأ على تفكيرهم، وليبدأ

أفكار شابة تستحق الدراسة والتفكير في صناعة النقل البحري

عن نشرة مجلة منظمة BIMCO REVIEW 2003

يسرد الأسس العريضة لما إستخلصوه من نتائج :-

١- أن صناعة النقل البحري قد تكون السوق الدولي الوحيد المتبقي في العالم، حيث الحرية الكاملة في الدخول فيها والبروج منها. ومثال على ذلك أن أي شخص مع المال اللازم يمكنه الدخول في سوق إستيلاء السفن دون أي معوقات معينة لديه.

٢- أن تنظيم وضع قواعد الصناعة به ظل ملتبس بما يسهل المخاللات. كما أن التنظيم ليس مستقلاً عن الأغراض والأغراض.

ومن الأراء والأفكار أن قسامة التنظيمات الدولية في سوق النقل البحري تأتي من المنظمة البحرية الدولية IMO وهذه المنظمة تتكون من ممثلين عن الحكومات، ومنها من أصبح يمثل ثلثاً في الجمعية العمومية للمنظمة بما لديها من عدد السفن والحمولات الكاملة.

على مر السنين حرص ملاك السفن على تسجيل سفنهم بما يناسب الأوضاع القارية في دول العالم، هذا أدى إلى أن تسيطر دول الإعلام المرحة FOCUS على أكثر الحمولات في العالم، ومن ثم التاثير في السقرارات والمساعدات التي تصدق عليها المنظمة البحرية الدولية. أي أن المطلوب تنظيم أصبحا يسيطران على القانتين تنظيم العمل والشؤون.

وهذه المنظمة التي تدير تنظيم عمل النقل البحري في العالم ليس مطلبها منها تسجيل كراد من مواطنيها في أعمال التفتيش وتنظيم النقل البحري فيها، ولكنها تنظيم وكلاء عنها ليس لديهم إلا إحصائيات تجارية فقط.

وهذه المنظمة ليس لديها إلتزامات لتطهير وتحسين صناعة النقل البحري. وقد قال أحد القارصين "إن الشريعة لا ينضف من السياسة أي السياسة توجه الشريعة لا يحقق أهدافها. وأما الحكومات المتقدمة فتقليدياً في الشئون البحرية، فلم يصحب لها وضعاً مؤثراً في هذه التنظيمات نظراً لأنظمة الضرائب بها. ومن ثم فإنها تحاول للالحاق بما يدور في العالم لإنقاذ ما يمكن إنقاذ. وقد أيقنت هذه الحكومات أن طبيعة تنظيم صناعة النقل البحري أصبحت تسير وفق أسس دولي خارج نواحيها التقليدية، وأصبحت تتداول تصحيح المسار في حدودها المحلية، مما أفرز نظام رقابة الدول في ألمانيا PSC.

التي عن طريقة تحاول هذه الحكومات تصحيح ما تراه من أخطاء في النظام البحري الدولي.

وأما جهات تصنيف السفن، فإنهم أجهزة غير مؤثرة في تنظيمات المنظمة البحرية الدولية، لأنهم يخدمون - في الأساس - المصالح التجارية للدول وإسلام السفن الذين يملكون الحمولات الرئيسية في العالم. رغم ذلك يميلون دائماً في مصلحة عملهم حرصاً على مصالحهم الذاتية. رغم تحت الجمعية الدولية لهيئات تصنيف السفن - IACS - مبرر حيات تجارية إستراتيجية.

وبالنسبة لمستويات الكوارد العامة في الصناعة، فإنها تنهت إلى أدنى مستوى. كما لا في عمل FS التي كانت تقليدياً تسيطر على الحمولات الكبيرة في العالم، أصبحت ليس لديها خيار إلا أن تتخذ لأن القواعد الخلفية، لأن دول الإعلام المرحة السطرية عالمياً في الوقت الحاليين لم لديها إهتمامات في الإشراف في تدوير رحل الكوارد البحرية للسفن التي تحمل أعلامها، وعلى أساس قوة التصويت في المنظمة البحرية الدولية، فإن دولاً مثل بنما وليبيريا كان يجب أن تكون لديها مورد وإسهام في تدوير وأعداد الكوارد البحرية.

لكن ذلك لا يحدث، ليس لدى تلك الحكومات أي إشارات أو موارد لهذا العمل، لكن في إشارات عدم تسجيل السفن فإن لها المراكز المرموقة. وعلى العكس من ذلك، فإن دولاً مثل الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا أصل لديها بحوليات تفعل ولا تستطيع تدوير التكاليف المالية التي كارت من قبل - بخصوصيتها لتدوير وإعداد الكوارد البحرية.

أما الملاك، فقد إختياراً ولجأوا إزاء هذا الموقف إلى عدم تسجيل السفن البحري بشكل دائم Full-TIME، واستفهم أو الإسهام في تكاليف تأهيل كادرهم الفني، ومن الموثق أن مستوى العمل في الصناعة قد تدهور كثيراً مما نتج عن صعوبة توفير الأطقم الجيدة للسفن، مما أدى في النهاية إلى إجهاد المستويات إلى أدنى حد.

وفي مواجهة هذا الوضع، قلل الملاك من مستويات أمانك الإلزامية (ومن ثم التكاليف)، جعل منهم إلى درجة أن هؤلاء البحارة القاصدين من دول ذات مستويات معيشية متدنية هم فقط الذين يملكون العمل في ظل هذه المستويات

المتدنية من أحوال المعيشية في السفن، كما أنه أصبح لا يوجد مكان للمتدنيين على السفن إلا طلب الأجر، وقد ذكر أحد الدارسين على متن نقل الغازات الطبيعية السائلة LNG وحده الإحتياجات الدنيا اللازمة لمستوى أي فرد يعمل عليها من ضرورة توفر الخبرة العملية في العمل على مثل هذه السفن، وتساؤل، كيف يمكن لأفراد الحصول على الخبرة العملية المطلوبة ما لم يوجد مكان لهم على ظهر هذه السفن زيادة من أماكن إعاشة أفراد الطاقم؟

إن إدراك الرأي العام بيسرورة المستوى الإقتصادي والإقتصادي لعمل رجال البحر كان أيضاً تلعف البناء التنقيص لصناعة النقل البحري. لمصنم الصناعات لديها إهتمامات متنامية بتجنيب إحتياجات التأهيل اللازم لكادرها، وهذه نتيجة طبيعية لمرحلة العامة وزيادة وتحسين المستويات - الفاعلة - لطاقم السفن وقواعد تشغيلهم لديهم نظام قانوني للترقيات والإجابات الدورية لتأمين مستوياتها المهنية، أما صناعة النقل البحري فإنها تسير في عكس الاتجاه بأن جعلت إستحقاق مرتبات أفراد الأطقم بالمرتبة مع جدول ثابت للترقيات وأجر العمل لأهم نوات تغطية نفقات إحتياجات الفرد فيهم.

وكان هناك موضوع آخر مهم بخصوص أطقم السفن، وهو الإدراك العالمي بين الطلبة بأن معظم طاقم السفن أصبح الآن يتم تدويرهم عن طريق وكلاء CREW AGENCIES، وأن هؤلاء الوكلاء لا يدفعون مستحقات البحارة إلا بعد الحصول عليها من الملاك، بمعنى أن هؤلاء الوكلاء ليس عليهم مسؤولية دفع مستحقات الأطقم التي يقدمونها لهم للبلاد، وقد إعتبر أن هذا أيضاً من الأخطاء الأساسية في الصناعة، فقد أبعاد ملاك السفن أنفسهم عن العلالة المباشرة مع أفراد طواقم سفنهم.

ومن الأحوال السائورة في مدرسة إدارة الأعمال "أن كافة الشركة من كافة أصغر وحدة فيها، في صناعة النقل البحري تعتبر أصغر وحدة فيها طاقم السفينة الذي غالباً ما يكون أفرادها ليسوا موظفين دائمين، ولا تدفع لهم أجراً، وإنما تتعاملهم لزيادة رواتبهم وأجورهم، وليسوا جزءاً من البنية الأساسية للشركة، وليس لهم مستقبل مهني محدد مع ملاك السفينة فيما بعد الرحلة الفاتنين بها والذي زاد وكيل تنظيم السفن بتدعيمهم

معدات وأخبار



فئة السويس تحقق أعلى الإيرادات

أعلن الفرق ... رئيس هيئة قناة السويس في مناسبة الذكرى ٤٧ لتأسيس القناة أنها حققت خلال العام الماضي أعلى الإيرادات تاريخياً حيث بلغت ملياري ٦.٨ ... مليون دولار، كما أنها حققت أعلى معدلات من حيث عدد السفن أو الفرق / الفريغ / أحمد فاضل

المحولات العابرة التي وصلت إلى ١٤,٦٠٠ ألف سفينة حركتها ٤٩٩ مليون طن، وأشار رئيس الهيئة إلى أن الإيرادات تضمنت مجرى القناة وصلته به عام ٢٠٠١ إلى صنف ٦٢ قديماً، وبلغت تكلفتها ١٤٤ مليون دولار، إلا أنها حققت إيرادات إضافية بلغت ١٢٠ مليون دولار، ويعزى ذلك للموصل بالغازي ببنهاية عام ٢٠٠١ في صنف ٦٢ قديماً فضلاً عن مجرى القناة وخاصة من السفن، وقد حققت القناة من أرباح القطر داخل الجمار والياه الإقتصادية ١٧.٥ مليون دولار و١٣.٩ مليون دولار من دولام وإتجار السفن و ٤٣.٥ مليون دولار من خلال التكامل مع خط سويس ١٩٦ مليون دولار من التخفيضات المنسقة لتأجيلات الغاز الطبيعي.

تطوير نظم المواني في مصر

صرح المهندس محمد الشاذلي وزير النقل بأن الوزارة تقوم بتحديث النظام

الإلكتروني الجديد بالمرور الصوري وشمل المشروع الشبكة الرئيسية وأجهزة الإرسال ونظام التبريد الإلكتروني بجانب إنشاء مراكز المعلومات الرئيس، ونظام معلومات الصنفاة "NAVIS"، ونظام الحارات وخدمات الدعم الفني.

وقد تم توزيع بروتوكول تعاون فتح مع وزارة الاتصالات والمعلومات للتشغيل، وتنفيذ

المراتى بمصر ورفع كافة الإجراءات، حيث تقوم الهيئة القومية للمرور بإعداد

الخطة التشغيلية والشركات الأساسية للشروع، وتزويد جميع الأجهزة والبرامج

والكوابل اللازمة للتشغيل، وتنفيذ شبكات الاتصالات المحلية والإعراق

عليها بواسطة شبكة الألياف البصرية، وكذا عمل عمليات التركيب والتشغيل

بشبكة نقل المعلومات بين الميناء والجهاز الخارجية، وتنفيذ البرامج

التدريب.

١٠- يجب تحديث المولات للأطقم

كل ثلاث سنوات مثلاً حتى يساهموا

في توفيرات في التفتيش والتفتيشات في

المشغل في مكاتب الشركة في البر.

١١- يجب تطوير مستندات

تصميمات المولات الجديدة من خلال إرفاق

فنية مركزة حتى يمكن تزييد السفن

بأجهزة والصناد ذات المستويات

المرجحة، وهذا يمكن الصناد لتلائم

إلى نظام تنظيم مثالي لم يحدث في

صناعة الطيران، حيث يمكن إتخاذ

الأطقم بين السفن وأن يصحوا ملابن

بكل النظم الحديثة.

١٢- هناك إقتراح بإنشاء

سجل مركزي للمشغلين، وأن يكون

المشغلين مستقيلين عن أي تنظيم

صناعي تجاري آخر. وأن تكون

معلومات القوائم مستقلة من جهة في البنية

المهنية لرجال البحر، بحيث يكون ضمن

مستقبل العمل في البحر أن يصبح أفراد

الطواقم القدامى مستقيلين بمرور

الوقت. المستقيل، كما هو الحال في

صناعة الطيران لا يجب أن يكون الفرد

مفتشاً بحراً إلا إذا كان يحمل شهادة

صالحة صالحة للقيام بالفتيش على نوع

معين من السفن. إذ كيف تسمح أطقم

البحريين بغير ذلك؟ في رأي المشغلين

البحريين تحديث شهادات التفتيش

الخاصة بهم بالسفر على السفن على

فترات أراضى إثنائين EXTRA.

ويعد، لقد فشل عمل النظميين في

معرفة المبرر الأساسية في الصناعة إلى

جا، في تطبيقها، لكنهم تصفوا إلى

نتيجة عامة هي أنه يرغب من أن الصناعة

تحاول تحديث نفسها بإحاطة نظام إدارة

السفينة الدولية ISM، فإن تخفيضات

قليلة جداً تمت في بنيتها على مر العقود

السابقة.

وهناك شعور مشترك بأن هناك سوءاً

في معرفة ما يجب عمله، وهذا أيضاً من

الأقوال المأثورة في مدارس إدارة الأعمال

بأن المشاكل معقدة ولكن الصالح

التجارية قوية جداً بحيث أن الذين يعملون

ويهمسون ليسوا في موضع يتبع لهم

التغيير.

ويكون التغييرات الأساسية المفردة

وأماها، فإن الأعمال الضيف في لفرش

المجال المناسب للعمل الذي يمكن

إستخدامها. كما أن أداء السفينة يجب

أن يتحصر في النواحي الفنية فقط وأما

أيضاً في جودة ومعدات وحسن أداء

طاقمها وإدارة تشغيلها. كما يجب أن

يتمثل مدى إحتفاظ سفلاك السفينة

بشفاؤها ومباشرة تقديمهم ورفع كفاءتهم

٢- المشغلون الفنيون (روم في

الوقت الحاضر معقشون فنيون تصنيف

السفن يجب أن تستخدمهم مباشرة في

العمل - أو الدول التي تزرور موانئها

السفن - وأن تدفع لهم أجورهم عن هنا

العمل. ويجب على هؤلاء المشغلين أداء

عواملهم وفق قواعد تضعها جهة فنية

تشارك فيها الدول كل حسب حجم عملهم

وملاك السفن يجب ألا يدفعوا أجور هذه

التفتيشات كما يحدث الآن حتى لا تأتي

نتائجها مختلفة لمصالحهم.

وهناك إقترح في هذا الشأن بأن يقدم

المؤمنون بدفع تكاليف التفتيشات وليس

مالك السفن.

٤- يجب إحتفاظاً بسجل مركزي

للأفراد المؤهلين من أطقم السفن التي

تعمل حول العالم بالإضافة إلى قاعدة

بيانات السفن. وأن يكون إمتحانات أفراد

الأطقم مركزياً وأيضاً ولو كانت هذه

الإمتحانات تعقد في دول معينة، وأن

تكون المستويات التعليمية للدخول في

خدمة الصناعة ثابتة وموحدة ويتم

تحديثها بصفة منتظمة.

٥- أن تكون القواعد والنظميات

مثل كود السلامة الدولي أساساً مازماً

للجميع البحري.

٦- ألا يمكن سلاك السفين

والمشغلين بإدارة أعمال السفن OP-

ERATORS والمندرا، في شركات

التفصيل البحري مبراء، في شركات

التأمين البحري أو في شركات مشتركة

MUTUALS.

٧- أن تكون هناك تعليمات ملازمة

تتطلب من ضباط وأفراد من الطواقم

معرضين بذلك الإلزام عن أي خلل أو

قصور في سلطهم إلى إعاقة البيانات

المركزية للسفن. وهذا للتغلب على

الخوف المصداق الذي يرباهة أفراد

الطواقم على مستقيلهم إذا هم قاموا

بالإبلاغ عن الخطأ والتصور حالياً

أ- يجب أن يمس الصناعة أن تتخذ

إجراءات حذرة لاجل أطمئني تقرير الإيرادات

إلى مالك السفينة، ماذا يعني هذا بالنسبة

لكافة الصناعة ككل؟

ثم ماذا عن تطبيق قواعد الكود

العالمي للسلامة ISM CODE ؟ ألم

يكن ذلك خطوة في الإتجاه الصحيح؟ قام

أحد الدارسين بدراسة هذا السؤال وإنتهى

إلى مقابلة مفصلة من أقوال

THOMAS MILLER الذي أرسى

قواعد إعداد التأمين لمرادى الصناعة

والتعويض، ولقد صرنا لما جا، في

كتاب التأمير المذكور. وما فيها - إن

المؤمنين لا يرون في الإلتزام بكون

السلامة والإجراءات الأخري أنها جزء من

عملية ضمان التأمين في التأمين

"UNDERWRITING BRCSS".

وأشار دارس آخر إلى أنه قيام

بمراجعة الإحصائيات المقدمة من مدخل

تفتيش كود السلامة الدولي، ولم يعد

تفيد إشارة واحدة إلى شركة فشلت في

الحصول على شهادات التفتيش أو الألية

لهذا التفتيش. ثم علق على ذلك بأنه إما

أن الصناعة لم تكن في حاجة إلى هذا

الكود أو أن الكود فقد أصبحه بأسلوب

تقليد.

وتساؤل أيضاً: كيف يمكن لهيات

تصنيف السفن مراقبة تنفيذ كود السلامة

الدولي؟ وإسناداً لا يكون هذا العمل

مسئولية شركات التأمين التي يهملها

الأمم مثلاً.

ولاحظ نفس الدارس أنه في كل كود

مماثل لتلك القواعد فيه - إن الشركة

مسوف (THE COMPANY ..)

(SHALL) أما في كود السلامة الدولي

فتقول القواعد "يجب على الشركة

(THE COMPANY SHOULD)

وتساؤل هل هذا يمكن أن هؤلاء الذين

عليهم الإلتزام بما جا، في القواعد من

الذين كثيرا القواعد - بعد هذا كله

على الإنسان أن يتقبل بحال الصنفاة

ومستقبلها. فنعندنا يعمل الإنسان في

الصنفاة قليلاً ما يعاود أنساب ناهاين

من خارج الصناعة ليس أمامهم إلا

التذكير على قصص دراسة البنية

الأساسية لها، ولها يلي مقترحات

الكتاب -.

١- التحضير الذي أقر الجهاز

التشريعي للصناعة (IMO) كان يجب أن

يتم بمشاكل أصحاب البعثات والفتحات

ويستعاض عنها السفن، فضلاً بكون

التصويت على القرارات بين الدول

الأعضاء، في المنظمة على أساس حجم

البضائع المنقولة من وإلى موانئ الدول

وليس على أساس حركات السفن التي

تعمل عليها كل من الحال.

٢- يجب إحتفاظاً بسجل مركزي به

درجدة السفن وأدائها وأن يطلب من

المستفيدين نقل البضائع (الشاحنين

والمستلمين ومستأجري السفن) إستمرار

تحديث قاعدة البيانات لضمان تغطية

التأمين لهم. وبمقتضى الأسلوب يجب

المستأجرين والمستخدمين نقل البضائع

على التفتيش على السفن وتقييمها قبل

♦♦ الحلقة التاسعة والعشرون ♦♦

**اللوجستيات فى الموانئ
ومحطات الحاويات**



في الحلقة السابقة تحدثنا عن خدمات التوزيع اللوجستية عن طريق مراكز التوزيع الرئيسية ونقاط التوزيع الفرعية. ولم نذكر في سياق الحلقة إلى هنا أيضا تجديبات توزيعات تأتي في المرتبة الأولى (Primary Distribution) وعمليات توزيع ثانوية (Secondary Distribution). وتختلف حجم وطبيعة متطلبات خطط تقديم الخدمات اللوجستية، وفي سبيل ذلك تم ابتكار حاويات (أحجام صغيرة، Mini - Containers) وتختلف حجم هذه الحاويات الصغيرة، فمنها ما يبلغ سعته التكبئية ٢٠٧٠ م³ × ٢.٥٥ م × ٢.٦٠ م، ومنها ما تسعته إلى ٨٢٠ م³ × ٢.٥٥ م × ٢.٦٠ م، وأكبر هذه السائقات تصل علاقة حجمه إلى ٨ م × ٨ م بالأتات الأوروبية الحجم (Euro pallets) التي يصل حجم الواحدة منها ٨٠٠ م³ × ٢.٥٥ م × ١.٦٠ م، بالأتات م طراز (ISO Pallets)، وتقوم إحدى الشركات المتخصصة بتصميم صناديق (حاوية) يتسم بقوة لا يمكن تجاوزها في تجهيزها باستخدام مفتاح الإلكتروني (Electronic Key) الذي يستخرج شفرته عن خلال الموقع المخصص على شبكة الإنترنت وبدون ذلك لا يمكن فتح قفل الحاوية.

وسقافورة ويزداد غير أنه يقل في
مقدمه كما تكثير من العوائق التي
وتجسي رسوم الأبحاث في مجال
المخبرات والأصلييات متخذة لاسل
(بند) بعد دائما مرفقة معا وهو
التي يجعل منها "معددا مركزا لجمعية
الصلوات الأظلمة التجارية الدولية
Sea-To-Sea Transp-1 (نموذج
mont) لاجابة لا أن تشير على
إفاعة على أن هذا المجال - بعد مركزا بارزا
في خرافات العالم اللغويستية في عصر
عولمة العالم، وعادة ما ترمس الخرافات
اللغويستية على أساس اعتبارات وعناصر
اقتصادية وتكنولوجيا وحيث تنسج معا
لتحقيق جدوى تتوازن بين المصالح
العامة والمشاركة في طرف الأعمال
العالمية، ومن أهم أن تتوازن جميع
العناصر الماخذة في صناعة اللغويستية
على الضاحين والتأليل والروايات ومطحات
المجاهرات في مجالات إنتاجها لتكوين
شركا محققا لاجابة على نمو مرفق
(Lightly Productive) بما يعني الترفيع
التكاليف على أقصى درجة (Cost
Competitive & Cost Efficient)
والإيجابية على تجنب في إخلال
الجانب الإيجابي من الجانب السلبي في
حساب الأرباح والخسائر فقط بل الأهم أن
تتفق القومية من خلال العلاقة المحكمية
والمصلحة في بين الإنتاج والدخل بين
لا يتراخى إلى عملية لروستية على العهد
شخصيات إحصائية وتقليص أرقام التهميد
المضايقة أو تاكل معدلات التراكبات
الأساسية للقائمين بها .

ومن المهم أن نعد على نمو وضع
الحالي أن نعد تعمل إستنادا إلى
كونها مستقر أو معدلات خرافات ثابتة
على خرافات الكرة الأرضية . لا أن ذلك
يجاز يتغير إلى عصر عفت ، بل صارت
الروايات عمل التكرار على روى وصدايات
مستقلة تتجلى في أنها إقتصادية
مضايقة لروايات الإقتالات العالمية

مكتونات بنيتها إمر كيات ماكلها. وهذان
مفتشتران على إمر كيات سورف دفل
في عداد ما يلقا بالمتاجر الإلكترونية (Cyber Stores) التي بإمكانها أن تنتج
وتقدم صيغوات متكاملة من الخدمات
الترفيهية. وهكذا ستصبح شبكة
الإنترنت الدولية بمثابة منصات للبيع
والترويج والتسويق. وستبقى صناعة
اقتصاد الخدمات الترفيهية صناعية
صناعية، أي تجمع بين الفن والحرف
والسببية والحرفيات الإبداعية. ومن
العمليات الاقتصادية لبنيانها تختم
الترفيهيات عمليات الصناعات الترفيهية
في بصرس العالم والتي بلغت عام ١٩٩٥
٢٠٠٢، ١٠ ترليون دولار في اليوم الواحد،
تحت قيادة التجارة الدولية في السلع
والخدمات ما قيمته ٢٤ ترليون دولار في
اليوم الواحد أي من نسبته ٢٪ من
الصناعات الترفيهية.

وهذا يقصر استثمار الإمكانات
استيعابية العالمية على تطوير وتحديث
الأدوات المعلوماتية والتكنولوجية التي
تعتمد على أمر ركاز صناعة الترفيهيات،
والتي لا الإشتراكات المالية تدور في ذات
السرور مزدوجة إذ على قدر ما
تستحدث التطويرات في اتجاه تحسين
أوضاع كل ما هو جديد له له الصنعة
تستعد إلى إزالة العوائق كثير من
السياسات القديمة لصناعة الخدمات
الترفيهية، ويحل مكانها ما يسمى
بالصنعة المبدعة (Creative
tion) على طريقة النشأ والإثقا.
تتعلق من شأن مفهوم أن البقاء
بالصالح (Survival For The Fittest)
والاعتماد على ملائمة وصناعة طبيعة
الاعتمادات، لذلك فإن البقاء يحسم
أوضاع التنافس ما بين أبناء صنعة وما
من حصة هائلة وأخرى في المستويات
الترفيهية التي تتصلحها بين الموائم
المبدعة، فمعاً، "على جيل يأتي في
الوقت تال بعد مائتي: جيل كورينج

[illegible]

كل شيء في عالم اللوجستيات يتم قيادة سري للمخبرات التي تعيش وقتها على الخط الطويل الذي يرافقه تنسيق الصلح الزكّن على التوافق، فالتقدم لا يتحقق إلا في التطور. والوقت في جوره هو الحركة الفاعلة إلى الأمام حيث يرمز العرض المبتدئة دائما على تحولات في عصر لها. فصع حيلة التجارة العالمية الإلكترونية (E-Commerce) كان لا بد أن يتراكب معها اللوجستيات (E-Logistics) الإلكترونية معها (E-Logistics) لتقدم لها في إطارها إستراتيجياتها وسياساتها من مفاهيم وأحتياجات ضخمة. وبالتالي ما قامت وجمعت التجارات الإلكترونية واللوجستيات الإلكترونية كان لا بد أن يكون ذلك تمهيدا حقيقيا لمزج جيل جديد من الموانئ بحمل مسمى: الموانئ الإلكترونية (E-Ports) -وهو في واقعها عمليات الحاويات البحرية على مستوى العالم صارت تتجهعا لمفهومه B- الخدمات الحديثة التي يطلق عليها (B- Services) المبنية من مهن مثل الجهيزات والاعمال وفيها لمادة من مثل الميناء والطول الفنية للمعدات والشكالات.

ولب صناعة اللوجستيات هو أن تقدم خدمات اللازمة لتسهيل العمليات الاقتصادية والعلاقات التجارية وتبادل الصلح المشتركه في بين أطراف المبادلات التجارية عبر أركان الحركة الأرضية. ما بين الشاحن والمستورد، وما بين الناقل ومسلم البضائع، وما بين محطات الحاويات والمرفأ للعبارة والعبارات، والمضمار، وما بين البنوك وشركات التأمين ولها الأطراف التي في ذلك من الجهات المتعاملة في التجارة الخارجية العامة إضافة من إيراد الفوائد إلى مراحل التصميم النهائية، هي طول حلقات سلاسل الإمداد (Supply Chains) التي عادة ما تتألف من المبتدئين

التكولوجية والإلكترونية والإقتصادية
 والزمنية أو الرقمية (Digital Econo-
 mies) التي فتحت آفاقاً بلا حدود أمام
 توسع وتنوع هذه التجارة التي تنمو مع
 نمو الخدمات وإلترنات الحداثة في
 هشتي قطاع العالم ، ومن وعلم صناعة
 المعلومات مما هنا لذلك التي تفتح
 بها الإقتصادات العالمية المتقدمة من
 أقصى الصغ وأعلى المهام ، لثبات مراحل
 أعلى وأنسى من التقدم المتواصل
 للمبادلات الإقتصادية والتجارية بين
 الكتل الإقتصادية والمناطق والأقطار
 والشركات فالتجارة في قلب الحضارة
 التي .

في مجال تشغيل نظم تجارة
 الناقليات كان مجال خيران أمام الشركات
 العاملة في مجال النقل البحري المرتبط
 على نحو وثيق بأنظمة المعلومات
 الصلبة بالموانئ العميرة ، الجابر الأزل
 هو أن تعمل بنظام التشغيل القائم على
 أساس سيطرة الناقل على حرية تداول
 وإستغلال الحاويات (Carrier-Own
 = COC) أو Container أو بنظام تحكم
 الشاحن (المصدر) على سمارات
 وشركات الحاويات (Shipper-Own
 = SOC) غير أن Container أو الأرمجية
 مالت كلها تجاه النظام الثاني حتى تعلى
 خطوط النقل البحري نفسها من جهة
 في إحتلالها السيطرة على سمارات
 تقع عليها مهام إستغلال المعدات
 والعرض لأعباء ، تؤدي إلى تآكل الرعية
 والغلب المضادة لعدم أنشطة
 الشركات .

وتعد صناعة الخدمات اللوجيستية
 مجالات نموها وتوسع أنشطتها على
 الدوام في إزدهار الإقتصادات الإستهلاكية
 والقطاعات المتزايدة للمبادلات التجارية
 الدولية (Strong Flow Of Cargo)
 من الموانئ ولها بينها من أية معروقات
 أو إلتباسات ، فاللوجيستيات لا تجد
 إزدهارها في الموانئ التي تنسم بإخفاش
 سميات التشغيل كما أنها تفقد قوى
 دفعها حين تكون معاللا من إقراضات
 السمن ودون السميات والإعلان
 التشغيلي (Low-Load Paper)
 للمواد (والعلاقة المظفرة = بين الفواعل
 الإستهلاكية لأصناف متطورة من التراجع
 اللوجيستية وأسطح أسهل التجارة
 البحرية المنتجة بدورها لوجيات أخرى
 من اللوجيستيات على على طول الخط
 علاقات تكاملية وتكاملية وتضعف
 لعدم نظرية الأتاني المستطرفة التي
 تقسم على التنازلي المتنازلي في
 الانفصالات والتجاريات في الأواء
 والإعتماد المتبادل .

وتظهر الفروق واضحة فيما بين
 الموانئ التي تصاعدا بتبنيها الأساسية
 على القيم بدور كبير في عملياتها
 الأنظمة الدولية ، وموانئ لا تقوم على
 مستوى في هذه المهام ، وتفرل الأولى
 مفتوحة للتخصصات المتخصصة المروية في
 المرحلة الأولى بالموانئ العميرة
 لعمليات الأنظمة (Transshipment
 Ports) كما يطلق على الموانئ الأخرى
 التي لا تنطرق في هذه الأنشطة بالموانئ

غير المتخصصة في عمليات الأنظمة
 (Non-Transshipment Ports)
 وتستحق الأولى عادة توصيفاها
 الدولية اللوجيستية (Hubbism) بينما لا
 ترقى الأولى إلى هنا المصطلح وتسمى
 بالموانئ المركزية على المستوي المحلي
 أو المستوى الإقليمي ، إلى جانب الأولى
 فإن نوعاً آخر من الموانئ يبرز دوره
 بين سلسلة التزويد البحرية وهو وثائق
 الموانئ التي تقوم بدور الموانئ
 الشاذية (Feeder Ports) ودخل أي
 مجموعة من هذه الموانئ العميرة
 والمركزية وموانئ التخزين في مجال
 العمولة اللوجيستية (Global Logistics
 = GLS) يعني أنها قد فتحت الإستقلال
 إلى يصلح لتضيق حركتها إقناعها مع
 مسيرفونية التنازلي وإقناعها الأولى
 المتنازلي ، فإقتصاد اللوجيستيات إقتصاد
 إمبراطوري فإقتصاد يؤمن بأن أي سلسلة
 عادة ما تقاتل بقوة إقتصاد المخطات
 فيها . كما يؤمن بأن أسرار الخدمات
 الأرضية (Bottom-Rock Tanffis)
 أكلها جنباً للطلب وأعلاماً تحمياً
 لأرباح .

وللوجيستيات تقسيمات وتصانيف
 دائمة التغير فمواصلة التخصص والتوسع
 فالشحن عندما تشترك كل يوم وزرع
 ميلا مشد من المصاحيب والتطبيقات
 الجديدة لأشكال لوجيستية لا تكن مبررة
 من قبل ، وهكذا فإن محاولة تخطيط
 الخدمات اللوجيستية على سبيل العم
 تعد من الأمور التي لا تتوافق مع الواقع
 العملي . فهناك لوجيستيات مادية ملموسة
 تزرع بها موانئ الممارسات العملية ،
 وهناك لوجيستيات فكرية ومعتبة تقلل من
 خلف الماشاهد الطبيعية ، وهناك
 لوجيستيات تكنولوجية على مستوى
 الآلات والمعدات والبركات التقنية ، وأيضاً
 على مستوى من الحواسيب الإلكترونية
 ودورها العمولة المتمثلة في المرميات
 التي تختص على مخرجات الطاقات
 الفنية البشرية . وهناك لوجيستيات
 التعمية والتشغيل ، ولوجيستيات الحفظ
 والتخزين ، ولوجيستيات العمالة والإعلان
 والتوزيع ، ولوجيستيات النقل ،
 ولوجيستيات التنسيق ما بين قوى العرض
 والطلب (التوزيع العالمي) ، ولوجيستيات
 دورات الحاويات والغرفة والمستقلة ،
 ولوجيستيات رموز الأموال البحرية
 ودروس الأموال العمولة .

وتنعم نظم صناعة اللوجيستيات على
 إمتداد جهاتها الراسية وتنوعها في
 الخدمات لا تنهي عند . ففي الموانئ
 ومحطات الحاويات تتجه اللوجيستيات
 إلى تسويد دوائري الأواء ، والإجراءات
 الجبركية بيئة ذات مخاطر تجارية تعصف
 على الأليات الجديدة (Automated
 Commercial Environment)
 التي أقرت إجراءات جبركية محدثة لا تعوقها
 العمليات اللوجيستية (Customs Paper-
 less Process) بل المتصلة بالبركات
 والواردات وشركات الحاويات وتغزنها
 وإعادة شحنها ، وإلى جانب توفير المزايا
 التنافسية التي تتعلق بالعوامل الجاذبة

على مستوى العمليات الإدارية
 والتشغيلية (Operating Conditions)
 في الموانئ .
 على مستوى البنية القوية لصناعة
 اللوجيستيات فإن السياسات والإجراءات
 المركزية تعد من ضمن أهم الأسس التي
 تبني عليها قرارات الإستثمار في هذه
 الصناعة . إذ إن أي عيرب تخلق هذه
 السياسات والإجراءات تستلزم من إبعاد
 مصاصب جهة في نهضة الإبداع لتعديل
 مناخ مناخ يعزق على تنمية وتكون على
 الصناعة وقد تخطيط طريق للمدى
 (Long-Term Planning) ينهض على
 ركائز من الشهي من إمكان الإزدهار
 والإلتعاش بفضل وجود إطار عام غير
 مذبذب للسياسات الاستراتيجية (Long-
 Term Taxation Framework)
 كل الأحوال فإن صناعة اللوجيستيات بقوة
 دفعها الدائمة وحساسيتها المفرطة
 للمتحولات الإقتصادية والإقتصادية
 والسياسية تجعلها تعد من الريد من
 القصر غير أهله بالتأثير (Oppor-
 tunities Not Limitations) .

وبمعنى التطوير في الأواء والأدرة
 اللوجيستية أن يعمل الكم (Quantity)
 في المتجات اللوجيستية إلى كيد
 (Quality) هي مستوى إسهام هذه
 المنتجات في تحسين الأوقات ، وبشكا
 المتطلبات والمبادلات التجارية
 والصناعية والزراعية ، فالكيد في
 صناعة اللوجيستيات يعني أن التكاليف
 سوف تنتمي إلى أقل التكاليف الممكنة
 كما تعني أن عمل الزمن (Time Fac-
 tor) عامل مهم حيث تعني الوحدة
 الزمنية المستعملة في الإنتاج إستثمار
 عند أكبر منها . كما تعني كذلك أن
 وحدات الطاقة الألية والتخصص في
 إلى أقصى مدى ، وتحقق كل أرك
 العناصر الزواريات الإقتصادية التي تجعل
 من صناعة اللوجيستيات نظاماً غنياً
 عالمياً أو عولمياً جاء لتحقيق طموح
 مختلفاً في مجال العلاقات الإقتصادية
 الدولية .

فالشحن العلاقي في محطة الحاويات
 (Box) الذي يتبادل في صندوق (Box)
 حاوية في مدى مائة من الأرك يكون في
 حق إستثمار مزدوجة لكل من سفينة
 الحاويات ومحطات الحاويات في ذات
 الوقت أي 2x60 = ١٢٠ وحدة متبادلة في
 الساعة .
 فلم إحصائياً هذا الأمر على أسس
 أنشيطه بقطاع الأتاني وإقراض أن محطة
 الحاويات في سفينة حاوية لسبينة
 الحاويات وتم التفرغ والتحميل بنظام
 التنازل (Transshipment) فإن الأولى
 سوف تتألف من ٤٠ حاوية و ٤٠ حاوية
 الثانية سوف تتبادل من الثانية ٤٠
 حاوية ، ونفسه الساعت (١٠ دقيقة) على
 حاوية في ناتج تبادل الثابتة لصار
 زمن تداول الحاوية ٤٠ ثانية ، وهذه
 الطرقات تحدث بفضل الدور المادية في
 ميدان التكنولوجيا لوجيستية في الأليات
 (Technology) التي تجمع في الأليات
 والمعدات المستخدمة في محطات

الحاويات .
 وتدخل صناعة اللوجيستيات في إطار
 الصناعات غير المبطية ، برغم أنها تنبع
 وتزود على نطاق واسع . بل تمتد لونها
 على إنباع خطوط النقل والبحري لثقة
 الأرضية . لكنهما مع ذلك صناعة لوجية
 الإستراتيجية لتعقيدات الطلب لها إنباع
 تدخل بكمشافة في مجالات الإستثمار
 والتسويق والتوزيع والتخزين والإستغلال .
 ولتضمن محطات الحاويات الإقتصادية لا
 تتعلق بأنها ردة فساد وتنازل وتغزير
 الحاويات . إنها بالأحرى قاعدة إستراتيجية
 وسيطة تعمل في أنشطة إقتصادية هامة
 ولزامة لمرحلات التجارة الدولية وتتمثل
 مستوى مرتفع من العلم والفنية والأدرة
 والتخصصية والإقتصادية التي تزودها
 بالموانئ التنافسية .

كان جزءاً كبيراً من التخطيط لتطوير
 الأنشطة التبادلية لاسبها في أعمال تداول
 ومناولة بضائع اللوجيستيات والأطعمة
 على أساس في القيمة والمطالفة العملية
 لمجموعات القوى العاملة في هذه
 العمليات ، وكانت هذه القوى العاملة
 (الفنية) من ضمن أهم موارد التنمية
 الإقتصادية والإجتماعية في السباه ، هي
 التي تحدد مساراتها وتعلمتها ومرحل
 ترسمها . غير أن الإلتفاتات التكنولوجية
 تحت هذه العوامل من مراع السباه إلى
 المرتبة الأقل تأثيراً ، وهذا هو مناط
 التناقص ما بين السمارات ومحطات
 الحاويات . وقد حصد الإقتصادات
 التكنولوجية هي أقوى مقاصب صناعة
 اللوجيستية .

بالصناعات الإقتصادية والبينية فإن
 إضافة دولار لمصانع القوس من خلال
 صناعة الخدمات اللوجيستية لا يتطلب كما
 هو في إقتصادات الصناعة والزراعة
 كميات غارزة إضافية تبثت من إحتراق
 الوقود في المصانع والمعدات والآلات
 الخفيفة .

لصناعة اللوجيستيات في جانب كبير
 منها صناعة بلا مدخل في صناعة نظيفة
 نسبياً بالمقارنة مع غيرها من الصناعات ،
 يحقق دخلأ قوياً نظيفاً لا ترتب عليه
 مضاعفات سلبية تؤثر على التظام
 البيئي (Eco - System) إلبما وأن
 الكم الأكبر من تجهيزات ومعدات الموانئ
 ومحطات الحاويات تتجه أكثر فأكثر إلى
 إستخدام الطاقة الكهربائية في الأدرة
 والتشغيل ، وهي أيضاً تحمي لظهور
 العازمين من حرلها (Uphor Hinder-
 lands) من الأضرار الناتجة عن عمليات
 التلوث الغازي والكميات التي عادة ما
 تكون تكاليفه وأعباء كبيرة على المصين
 المحيط والظليل . وإعادة عاتبي صناعة
 اللوجيستيات إلى البحث العلمي عن
 الأساليب والبركات والماتل الأكثر تطوراً
 للمحيط البيئي لإدراك منها بأن تقدم
 الإقتصادات الحديثة
 التكنولوجيات الفائقة
 التقدم يؤدي نموها إلى
 صناعة حيال
 إقتصادي حيوي
 لنمو هذه الصناعة .



قضية التدريب

ومشاكل الفملوة

بقلم: عبد الحميد مرسى عزيز - محام بالنقض والستورية العليا



وجدت نفسي بين العديد من المقالات على صفحات الجرائد اليومية من رجال أعمال في قطاعات عديدة تتناول بالتحليل والنقد نصوص القانون وهم ليسوا أهلاً لها. بل أصبح البعض يتناول القوانين بالشروح والتحليل دون تخصص. وعلياً أن نسكت لأن هؤلاء هم أصحاب الصوت العالي والكلمة المسموعة بل في أغلب الأحيان قادرين على تغيير الأوضاع بسهولة فكان نتيجة ذلك، ما نراه من اصطلاحات في صياغة مواد القانون والقرارات. وإغلاق مدينة باكلمها مثل بورسعيد على أهل الصناعة والاستثمارات التي لم تأت في عز ازدهارها واليوم نبقى نحن على حالها. لأنه يجب على من يتصدى لمسألة عامة تصب لصالح العام

ليس من زاوية المصالح الشخصية - أن يتولى الله فيما يقول، وفيما يكتب ويعدد إلى أهل هذه الصناعة ويأخذ أرباحهم، ويتعودون أن تستمع إلى الأراء المعارضة قبل المرافعة وتنبيه الجميع والبرهان لهؤلاء. وترد عليها بلات الحجة تلك قواعد من قصد للعمل العام، ولكن اليوم نجد جهالة القانون في غير تخصصه وصولاً ويحصل في الحداد والإضافة أو استبعاد، ولأن هذا الوضع ليس بهما من قضية التدريب أو فائدة عنه لأن كل يتعمد تلك القدرة في استبعاد إلى مستشار القانون وليس مرفقه القانوني بعد منه حلوا لبعض المشاكل لأن القرارات التي قد يصورها البعض أو ليس أمان لبعض ضحايا الفلوس وضوابط قانونية لعدم التدريب والهدم وليس روتين وغيره، ولأن كما من هضاء التغيير ولكن التغيير بطيء بعد فتحة الباب من قانون الاستثمار الأول عام ١٩٧٥ وحتى الآن لاجد لاستثمارات تفتقدت هو كان متصوراً، بل استخدام لأغراض شخصية للعب المال العام وتهدير النقد الأجنبي وتجارة في العملة ومصاريف مشبهة ولم تعلم، لتحتا باب التل البحرى بالقانون رقم ٩٨ ولم نجد أحد عند الباب سوى وكالات بحرية مزينة تنشط في بعضها البعض يخطرون السلامة دون أن يتعمد قادروا على التصديق الخارجى، ولأن أيضاً يحاول البعض فتح الأبواب الأخرى لتلك الدول دون إمكانيات حتى الأجانب دون دراسة من الحكومة كيفية التعامل الجيد حتى يكون تغيير التصور القانوني والقرارات بريلة بتحديد الطريق الأساسى والدلائل لتلك يكون المقابل مجزى مفتع للتغيير، وأذا كنا نلوم المستورين في الحكومة للإستجابة لهؤلاء مدعوي المعرفة في مجال القطاع الخاص بدراسات مزينة فيجب على الحكومة أن تكون لها دراساتها الإستراتيجية التي لا يتجزأها المستشارين الذين يعملون لدى جهات القطاع الخاص وتحت سيطرتهم مهما كانت إمكانيات هؤلاء، في مساعدة الحكومة والتبرعات والأعمال الخيرية والإميازات الخاصة، وأن تضمن ذلك والأهم من ذلك هو ماذا يقدم القطاع

الخاص إذا ما تم الإستجابة لتلك الطلبات فصد الربا خير من فتحه على مصرعيه لا تستطيع الدولة أن تتحكم في مقدارها وكثافتا ما سمعنا منهم من إنجازات لم تتحقق وشلت مشطلة بورسعيد أمام معظمهم السلع أنها باب التهرب وتهدير الصناعة الوطنية، ومدى قانون النشاط الاقتصادي للمنطقة العرة ولم يسأل أحد لماذا مجلس الشورى تبني هذا القانون، الذي صدر تحت ضغط لدخول مشروع القانون على مجلس الشعب، هم ذات الصوت المسموع حياء القطاع الخاص كانوا يهابون إلقاء مصالحهم ولهم الحق في هذا، ولكن استجابة مجلس الشعب لما قالوا دون دراسة وتعقبات التوازن المطلوب ما بين حماية الصناعة الوطنية وبين تحقيق معدلات النشاط الاقتصادي المطلوب لما لم أثر إيجابى على مشكلة البطالة والمداولة الإجتماعية أدى ذلك إلى إتهام ٧٠٪ من إقتصاد بورسعيد - كما يقول الإستغراب القديم لمجلس الشعب وعدم وجود فرص عمل وأصبحت مدينة أشباح أصبح صندوق التنمية الموعود لا أثر له، فلم يسأل في مجلس الشعب لماذا لم تنهل الإستثمارات الأجنبية والعربية أثناء إزدهار نشاط بورسعيد، وكان التخطيط لها لتتأ، قاعدة صناعية، وهل باتى الاستثمار بعد أن تحولت لخدمة أشباح؟ وكان الرد أن هناك مشكلة إستراتيجية بورسعيد ٢٠٥ مليار جنيه كما جا، في رد وزير التنمية المحلية اللواء، مصطفى عبد الغادر ولم تجد اللجنة الاقتصادية سوى مقترحات مزينة في محاولة بين العائدتين من بورسعيد والمعاملين الخارج لتشجيع المواطنين المصريين والأجانب على زيارة المدينة للقاء. حالة الركود بها إضراف محمود من اللجنة بأنها ليست في حالة ازدهار كما وصفها وزير التنمية الإدارية.

(راجع بالتفصيل زبوعه بورسعيد ورود مصطفى عبد القادر الراضحة جريدة الأهرام الجمعة ٦ يونيو ٢٠٠٣) يذكرنا هذا اليوم المشؤم بأيام تسكة ١٩٧٧ والتصاريح اليومية فكانت الهزيمة الثقيلة وهذا لا يمنعنا من قضية التدريب لأن

بندروه فيعتقد أنه قد أصبح عالماً، ثانياً: ليس هناك مساحة صدق في تلك المؤتمرات حتى تراجع ما كتب ويتم التعليق عليه بل قدرة رئيس الجلسة تقاس بمدى سيطرته على اللقاعة وعدم التجرع، فكيف يعرف من أنطاً مقدار خطأ تمت سبسي أن ذلك رأى شخصي ولكن الحقيقة أن الرأى الشخصى يجب أن يكون لغره وليس بصفته رئيس جمعية أو لجنة أو فرقة لأن ذلك معناه أنه أعلن رأاه الأعضاء، وليس رأى شخصي بذلك يؤثر إذا لم يكن هناك رأى مخالف يستند لحجة أخرى لذلك رأى الشخصى يجب أن يبدأ بهم لا بمن يحملون الذم لأنه لا بد أن يستمعوا ويستمعوا قبل أن يلقوا بغير علم.

الدحية - والإلتزام أساس النجاح نذوة "التأمين على البضائع وأجسام السفن" دور نواصى الحماية والتعويض

التي انطلقت بتاريخ ١٩ - ٢١ يونيو ٢٠٠٣ بالأكاديمية العربية للنقل البحرى - ميامي

يشكر مكتب عبد الحميد مرسى عزيز ومقرر الندوة الأستاذ / عادل عبد المعطى عوض السادة الحضور والمشاركين كل من الأستاذ / عبد الطيط سلام والأستاذ / هاشم أبو العلا والدكتور / صلاح المقدم للمحاضرات التي نالت إعجاب المشاركين وبناء على طلب الكثير إعادة المحاضرات يسر منفلى الندوة أن تعلن أنها سوف تعيد الدورة مرة أخرى وهددت أيام من ٤-٦ أكتوبر ٢٠٠٣ من

الساعة الخامسة مساءً

الحيث / الإتصال: ٠١٥٤٣٧٢٨٢

تليفاكس: ٠٣/٥٩٢٠٩٣٤



الأستاذة / منى عاطف مرسى عند تسليها شهادة التقدير من الدكتور / صلاح المقدم وجانيه الأستاذ / هاشم أبو العلا الذي شارك في تسليم شهادات التقدير للمحاضرين والأستاذ / عبد الحميد مرسى علي منظم الدورة والأستاذ / عادل عبد المعطى

الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

شركة مساهمة مصرية - رأس مال مصدر ٢٥ مليون جنيه

شحن - تفريغ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الألى للحبوب بميناء الدخيلة

* أعلى معدلات تفريغ يومية لسفن الحبوب

* طاقات تخزينية كبيرة

* أكبر طاقات تعبئة آلية في الموانئ المصرية

* امكانيات التبخير - الجرش - الغرلة

* أسطول نقل حديث

دائماً في خدمة عملائها



الإبرأوى ترانس كونيانتال للتوكيرات الملاحية

EL BARRAWY TRANSCONTINENTAL
SHIPPING AGENCY

Engsherif El Barrawy & Co

مهندس بحرى. شريف البرأوى وشركاه

خطوط منتظمة للبضائع العامة والرورو بين موانئ
جمهورية مصر العربية ولبنان وتركيا وإيطاليا وأوكرانيا .
وكالة ملاحية عن السفن الاجنبية فى جميع موانئ الجمهورية.
ربط البضائع على السفن.
تأجير السفن.

متخصصون فى شحن ونقل
بلوكات الرخام من مصر إلى إيطاليا والى العكم.

العنوان بجمهورية مصر العربية:

٧٨ ش عبد السلام عارف - جليم - اسكندرية

تليفون وفاكس : ٥٨٢٥٦٦٣ (خمس خطوط)

معمول ٠١٠٧١٣٣٥٥ - ٠١٢٢٧٣٠٧٣٣

لبنان
Tel:009617725521
Fax:00961773905

إيطاليا
ITALY
Tel:00390585631770
Fax:00390585631789



JINMAR SHIPPING CO.



YANG MING LINE

陽明海運股份有限公司



يعمل بانتظام بين الإسكندرية وموانئ
اليونان وإسبانيا وإيطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانئ أمريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



TRADIGRIN SHIPPING S.A.

مجمع مركز دبي التجاري العالمي لأهم عملاء فندق نوفوتيل



مبارك بن فهد
مدير مركز دبي التجاري العالمي

نظم مركز دبي العالمي للشقق الفندقية يوم ١٢ من أغسطس عرض شاملاً حول مجمع مركز دبي التجاري العالمي لدولاي منة من أفضل عملائها الدائمين تم تنظيمه من قبل فندق نوفوتيل مركز دبي التجاري .
قال مبارك بن فهد، مدير عام مركز دبي التجاري العالمي أن قسم المبيعات في مركز دبي العالمي للشقق الفندقية قد حقق نجاحاً ملحوظاً حيث حققت الشقق نسبة إشغال عالية هذا الصيف وقد انتشر هذا الفرصة لشرك عملائها الدائمين وكذلك الترويج للاجتماعات الجديدة لهذا الجمهور المستحق .
وعلى بن فهد بأن سوق الاجتماعات قد تطور ليصبح عامل اقتصادي رئيسي يوفر إمكانية كبيرة لدبي .
يوفر مركز دبي العالمي للمؤتمرات أهمية كبرى للعمل في مركز دبي التجاري العالمي بالإضافة إلى تشكيل قوة دافعة لمكانة دبي في مجال الاجتماعات والنشاطات المختلفة والمؤتمرات والمعارض .
تتميز القاعة الجديدة باتساع حجمها حيث تستوعب ما يزيد على ١٢ ألف شخص إما القاعة متعددة الأغراض الرئيسية تستوعب ما بين ٦٠٠ إلى ٦٠٠٠ شخص وعنده استخدام هذه القاعة بنظام الكراسي المدرجة (الودوتوريوم) يمكن أن تستوعب ما يصل إلى ٥٥٠٠ شخص .
يوفر مركز دبي التجاري العالمي أحد أهم خيارات السكن المتمثلة في مركز دبي العالمي للشقق الفندقية التي تتميز بكونها أحد أكثر المصاحبات السكنية جاذبية حيث توفر ٩٧ شقة فندقية كاملة الخدمات يديرها ويستثمرها مركز دبي التجاري العالمي .

يمكن للمندوبين والمعارضين في مركز دبي العالمي للمؤتمرات الاستفادة من خيارات السكن الميزة التي تقدمها الشقق الفندقية والتي توفر خيارات إقامة مختلفة قصيرة ومتوسطة وطويلة وكذلك خيارات سكن متعددة تتوفر بغرفة نوم واحدة أو بغرفتين لنوم أو ثلاثة غرف لنوم يمكن الإقامة فيها لمدة يوم واحد أو أسبوع أو شهر أو لفترة دورية .
وبالإضافة إلى التكلفة القليلة التي توفرها الشقق لآلاف عدد من الوفود تتميز الشقق بقربها من مركز دبي العالمي للمؤتمرات وقاعات المعارض حيث يمكن الوصول إليها خلال وقت قصير .

لمس بن هاتف
+97143086077
بريد الكتروني :
lamees.binhafez@dwtc.com
فاكس : +97143314853

فرحانة بهمن
+97143086045
بريد الكتروني :
Farhana_bahman@dwtc.com
فاكس : +97143314853

قسم الإعلام والترويج - مركز دبي التجاري العالمي

الإسكندرية تحتفل بتجديد شبائها بفضل الجهود المخلصة من شبائها



احتفال كبير اليوم بالإسكندرية لتقدير الجهود التي بذلها المهندسان شريف فخري بغفر أحد زوايا التطوير والتجميل وإعادة النسق الحضاري لعروض البحر الأبيض المتوسط .
حضر الاحتفال اللواء محمد عبد السلام المحبوب محافظ الإسكندرية - اللواء حسن حميدة محافظ المنيا والدكتور محمد أحمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية واللواء سعد أبو النصر مساعد وزير الداخلية وعدد كبير من الشخصيات العامة التي شاركت في هذه الإحتفالية فضلاً عن افتتاح عدد من المشروعات الرائدة التي أضافت لجمال الإسكندرية .. جمالا .
قام المهندس شريف فخري بغفر بتوزيع نماذج مجسمة من النماذج الجمالية على كبار الشخصيات العامة التي حضرت تلك المناسبة .
ويؤم بتسليم السيدة وداد شادي نموذجاً مجسماً لعمل التي تم في أكبر ميادين الإسكندرية توثيقاً لهذه المناسبات .
وهذا أعاد شباب الإسكندرية إليها جمالها .. وشبابها .

حزب بيرز النورية

بفلم / إيمان العرجاوى



أبواب تحاصرنى بيننا وبسائر تحملناى الوصية
أكل مسلم لكل عربي ذاق يوماً مذاق الحرية
ترسم التاريخ، تتناغم السماء، تلامس الأرض .. فشهدت النورية

فاستأهل أيكوب الحجر وتسبق البديعية ؟
كيف تكون الفينة والقبية والمبذنة بعبودية ؟

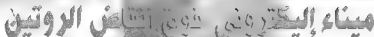
إذا ما نسى البشر فسندكر الحجر
أنه يوماً غانق يد صلاح الدين وكف عمر

وأنه سيعود يوماً إلى وطنه ، إلى أرضه
إلى أعصاب الزيتون على الشجر
سيعود إلى أديمه مهدو إليه فؤوس كل القرب

يا همدن مهابذك في نفسي لا تعدله
أحمل حصيلات الأسر

كلما أراك حين كانتني صلمت
والصلاة تترك في عيني تترك أعني أثر

فمنى يرتفع فيك نداء الصلاة
في الصباح وفي المساء وفي المسحر
ومنى بسبب منك الزهو رايه
حين لا أرى الصطور من بين الأهر
وحني يمسك عطره حني في الصور



لا وجود لا کرامت او تفریقات بمیناء

۱۰۰ قید کے لئے
 قیدی ہاؤس میں رہتا ہے اور اس کے لئے
 ہرگز کوئی قید نہیں ہے۔
 اس کے لئے کوئی قید نہیں ہے۔

• ٧١٠٠٧١ لمحيه
• ٢١٢٩٩١٢ اشهر
• ٢١-٢١-٥١٥٧: موبائل

بحلول عام ٢٠٠٥ سيهدف محطتين للمنتجات الزراعية والوظائف السائلة ومن المتوقع أن تصل محطات التحاريات في نفس العام إلى تداول مئات من الآلاف مما سيحتلب إنشاء مركز لوجيستي لخدمة مثل هذا الحجم من التداول.

3. مع الك

0.0000

إن تقدير حجم البضائع المتوقعة تناولها بهر ميناء السفينة يمثل الأساس الذي يبنى عليه المخطط العام... وقد يندب للتقدير انطلاقاً من مؤشرات التنمية الإحصائية في مصر والتي تعد جعبة ورشقة على المدى الطويل بسبب استقرار سياسات التنمية والإصلاح الاقتصادي وتحرير التجارة والاعتماد على الخرج من ذلك فقد أخذت خطة التطوير في الاعتبار جهود الاقتصاديين المختصين بالإحصاءات من خلال وضع خطة عمل تراعي حالتها الترقية الأولى والتوقع الأعمى وعمل هذا الاعتماد إنما يؤكد على مردية خطة تطوير ميناء السفينة ومركز اللوجستيات وقدراتها على التفاعل مع كافة المصغرات.

بسم الله

تعمات

54

من البط

33

مع الو

القاعدة

بنا وتبنا

ن إلى

• يقوم كل من موظف الجمارك وموظف هيئة الرقابة بتصليم الملفات لمدير التعريفه ومدير منف الرقابة ومن خلال قاعدة بيانات واحدة يعمل الطرفان عليها يتم تحديد موعد المعاينة واللجنة المشتركة للمعاينة واختيار النماذج المراد معاينتها من أصلها.

• يخلص صاحب الشأن أو الممثل القانوني للمركب في مكتب الاستعلام بعد استلامه لإجمالي استلام الشاحنة لتأمين مرافق أثناء الإخلاء من خلال الشاشات الإلكترونية ثلاث المسجلة

١٠ وفي نفس الوقت يتلقى صاحب الشأن أو مندوبه رسائل إلكترونية عبر تليفونه المحمول أو الساتل تحثه على الإسراع في معالجة الجمرات المخزنة في مخازن الجمارك، وتظهر بمواعيد الكشف أو قيمة الرسوم المطلوبة سدادها. وكما الإجراء النهائي.

١١ ويمكن لأصحاب الشأن أو المستخلص الجمركي أن يتابع الإجراءات الجمركية من خلال التليفون المحمول وفقاً للاكواد المعملة.

* يرسل النظام الجبركي رسالة إلكترونية إلى مدير عمليات الشركة Operation Manager بأرقام العاويات المراد معابقتها ومزود معابقتها ولحصولها لنقلها من داخل المحطة إلى ساحة

والفحص الموحدة من الجمارك وهيئة الرقابة وفي وجود صاحب الشأن أو مندوبه للدخول إلى
ساحة المعالجة والفحص بالمعيار القياسي لعمليات المعالجة (ذلك هو الحق الممنوع للمعالجة)

* بعد عمليات المعاينة تحدد الرسوم الجمركية والضرائب ويرسل النظام الجمركي إليها عبر الشاشات الموجودة بمكتب الاستقبال وشاشات التليفون المحمول تطلب من صاحب الشأن

* يتوجه صاحب الشأن لاستلام مطالبة السداد من مكتب الخدمة ويتوجه للبنك الموجود داخل المجمع لسداد رسوم الجمارك ورسوم الفحص للهيئات الرقابية.

* بصدد الإفراج النهائي عن المضائق يقوم النظام ألياً بإخطار كافة المنافذ الجمركية بالميناء

* تتم كافة المعاملات المالية من خلال فرع البنك الموجود داخل المجمع بدلاً عن صرافى كافة الجهات العامة فى الميناء ويحصل العميل على إيصالات السداد البنكية بدلاً عن القسيمة

* عدم السماح للسيارات الملاكى بالدخول إلى الميناء.

وما زالت الزيارات تتوالى لمشاهدة



ميناء القرن (ميناء السخنة)

★ الإنبهار سيد الموقف

★ تمنيات بتعميم التجربة

★ دعوات باستمرار التميز



قام رئيس وأعضاء مجلس إدارة
اتحاد الموانئ البحرية العربية
والوفود المرافقة بزيارة لميناء
السخنة أثناء مشاركتهم في
الاجتماع الدوري لمجلس إدارة
الاتحاد.

وقاموا بجولة داخل الميناء
واستمعوا لشرح من الدكتور
إسماعيل مبارك مستشار رئيس
مجلس الإدارة وقد أبدى الجميع
إعجابهم الشديد بهذا المرح
العظيم وأحدث ميناء مصرى
يدار وفق أحدث النظم العالمية
- الميناء المحورى - الذى يربط
الخطوط الملاحية العالمية

وحركة تجارة مصر الخارجية ويحدث إنتفاضة مدوية تنعش
الصناعة المصرية من خلال المنظمة الاقتصادية المجاورة كذلك
مركزاً للخدمات والمروعات اللوجستية التى تحقق قيمة مضافة
للإقتصاد المصرى.





TOP AVIATION

Δ commitment to quality

An aviation service company,
providing a full range of solutions
for ground handling
and highly personalized benefits.

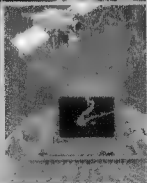
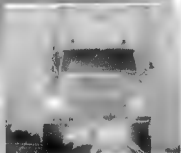
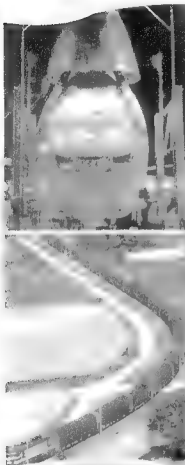
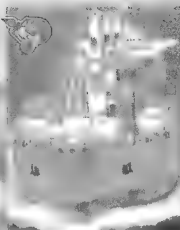
157, 26th July St., Zamalek
11211 Cairo, Egypt
Tel.: +202-7381755 / 3053
Fax: +202-7380400
www.topaviation.com

AFIFI

WORLD TRANSPORT

ALADP

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air and Ocean freight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Cross-trade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site www.afifiworld.com

TEL +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX +2(03)5923797

+2(03)5901521

منوعات فرنسية عربية

رياسة الخيول : استثمار جذاب !

هل يمكن الربح ما بين التمتعة وتحقيق الأرباح؟ أصبح هذا الأمر متاعاً حاليًا في مجال رياضة الخيول. فوكالة FENICES التي تتحمل المركز الثاني عالميًا في مجال الوكالات المتخصصة في بيع الخيول الرياضية في المزارع - استطاعت أن تتركب ثركن عام لا غنى عنه لتحقيق هذه الاستثمارات الجديدة من نوعها .

إن شراء مهر صغير لا يتعدى عمره ستة أشهر (الإعادة خصمًا يبلغ ثلاث سنوآت) أو شراء حصان شاب يبلغ عمره ثلاث سنوآت (يهدف تدريبه وإعادة بيعه عند بلوغه ست سنوآت) يستغلان أهم نشاطين من شأنهما جذب إنشائها هواة ومحبّي الخيول . ومن ثمّ يمكن لهذه الأنشطة تحقيق أرباح كبيرة حيث أمكن في بعض الأحوال الوصول إلى نسبة ٥٠٠٪.

والإحصائيات التي نشرتها وكالة FENICES تتحدث عن نفسها . ١. تجد أن متوسط سعر شراء مهر عمره ستة أشهر يصل إلى ١١,٦٠٠ يورو (بعض حصانات تست خلال أربع سنوآت) حيث يتم إعادة بيعه بعد ثلاث سنوآت بمتوسط ٣٣,٠٠٠ يورو . أما بالنسبة لمتوسط تكاليف تربية الخيول ولتدريبها في فرنسا فيصل إلى ١٠,٠٠٠ يورو كما يخفى أن جهات المصاريف بإمكانها تحقيق صافي ربح يصل إلى ١٠,٤٠٠ يورو في المتوسط ، ومن ثمّ فإن هذا الأمر يمثل استثماراً رائعاً نسبياً إذا ما أخذنا في الاعتبار النتائج الضئيلة التي يحققها أسواق البورصة خلال السنوآت القليلة الماضية .

جبل جديد من أقمار صناعية صغيرة الحجم لخفض تكاليف قطاع الفضاء

تتمكن المركز الوطني لدراسات وأبحاث الفضاء CNES من تحقيق ثورة في هذا التخصص من خلال مشروع Spacefly وهو عبارة عن سلسلة من الأقمار الصناعية صغيرة الحجم التي تزن أقل من ١٥٠ كجم والتي تستمتع على الرغم من صغر حجمها بنفس خواص وكفاءة وقوة الأقمار الصناعية المتعارف عليها.

ومن خلال كون تطوير هذا النوع من الأقمار يستغرق وقتاً قصيراً في إطار تكلفة اقتصادية منخفضة نسبياً، يمكن اعتبار تلك الأقمار الصناعية البديلة وسيلة هامة لأخبار التكنولوجيا الجديدة ولتقويم الجودة في المدار الخارجي فضلاً عن أخبار النظم الخاصة بالتصميمات الجديدة وإدارة المشاريع الجديدة، وبمبدأ من التصغير من وجوه تغير طرقي التكنولوجيا في التكنولوجيات التي تخدم في تطوير أمر ضروري لتحقيق الشروط الجديدة الخاصة بالوزن والحجم والإمكانات، فإن هذا المشروع يمثل فعلياً ثورة في هذا التخصص وذلك بفضل النظم المشبكية المستخدمة في كل من التراسي الهندسية، التحكم في مختلف المخاطر، إعادة تعريف مفهوم الماكينة بين المعامل الموزعة والتوحيد القياسي لأدوات التصميم والتصنيع، وتجدر الإشارة إلى أنه لأول مرة يتم إيجاد هذا الخط في مفهوم مشروع متخصص وذلك اعتماداً على مبدأ إعادة استخدام التصميمات مع تقديم منتج متوافق بشكل أفضل مع المهام المطلوبة.



ال MT236 : المتخصص السريع في التخلص من النخاع

إن ال MT236 عبارة عن مروحة تهوية ذات سرعة دوران عالية وذات إحكام لائق ، وقد تم تخصيص هذا الجهاز لتفكيك النخاع والتخلص منه، وهذا الجهاز الذي تم طرعه في الأسواق يقدم أفضل بيان لثراء معدّل الهواء المتوخّج المعاد.

تقدّ أحدث الباقيل المركز الأول في أوروبا من بين هذا النوع من الأجهزة . لقد أصبح ال MT236 آلة ضرورية لرجال الإطفاء ، ويصل معدل جلي الهواء فيه إلى ٣٦٠٠٠ متر مكعب في الساعة الواحدة، وهذه القدرة التالقة تضمن التخلص من الدخان بشكل سريع، والخفض الفوري لدرجة الحرارة وكذلك عودة البرودة ، وهي شروط ضرورية لضمان فعالية وقدرة فرق الإنقاذ تجاه الضحايا.

ويتم دفع الهواء ، بشكل قوي وبسرعة عالية عن طريق محرك يدار بقوة الهواء ، ذو مادة صمغية لزجة (تفترزه بعض النباتات لاصصاً للصنوبر) ويحمي إطاره البتلك جميع مكونات مروحة التهوية ذات سرعة الدوران العالية. ويغسل الهواء التي تم تحفيظها إلى أقصى حد.

فإن ال MT236 يتضمّن مضخة مبردة في جميع المركبات مكانها . ويصل الهواء بواسطة مروّدر حراري مستقل حيث تم تجهيز الآلة بنظام توليف إلى في حالة نقص الزيت . ويصعد ال MT236 جزء من تشكيلة ال MT2000 والتي إكبتها شركة Groupp Leader ، وهذه التشكيلة تتكون من أربعة نماذج أو مرويلات من مرواح التهوية ذات سرعة الدوران العالية (الحرارية والتي يمكن حملها ، وقد خصصت هذه الأجهزة لرجال الإطفاء ، وذلك لاستخدامها أثناء تدخلهم في المناطق كثيفة الدخان).

وتسمح هذه الأجهزة بالتخلص السريع من الدخان فهي تضمن بقاء رؤية أفضل وتقوم بتخفيف درجة الحرارة ونسبة السمية . ويغسل أجسام هذه الأجهزة فإن جميع مرويلات سلسلة ال MT2000 سهلة الاستخدام والتفكيك بالإضافة إلى متانتها ، ويهدف تطوير إنتاجها على المستوى الدولي تحت شركة Groupp Leader عن شركاء تجاريين من أجل توزيع أو إستيراد منتجاتها فقط.

المفتلى الدولي للآخشاب في "نانت" (Nantes) من الثاني إلى الرابع من يونيو ٢٠٠٤

المفتلى الدولي للآخشاب مستمر في نموه وتطور، العزوة التالفة للمفتلى الدولي للآخشاب تتبّع في طرقتها نحو التناج.

١ - تبلغ نسبة زيادة مساحة معرض عام ٢٠٠٤ : ١٥٪

٢ - تم حجز ٧٠٪ من مساحة المعرض قبل افتتاحه بأقل من عام بقليل.

لقد قام بإنشاء هذا المعرض في بداياته مجموعة من المتخصصين في مجال الآخشاب في منطقة Pays de la Loire.

ويلاصق في ميب Autosome - Nantes - Atlanbois Saint Nazaire - وروّضاً عصباً يشكلون رابطة متخصصة في ترويج الآخشاب في منطقة Pays de la Loire.

الطابق الدولي للآخشاب تأسس بشكل تدريجي كالحادث الأحدث في أوروبا التخصص بتمسك ١٠٪ لعرض المواد الخشبية.

وسوف يحضر هذا المفتلى المقام في مدينة Nantes في شهر يونيو القادم مجموعة كبيرة من أصحاب المصانع المتطورة من الدرجة الأولى والثانية ومنهم : التجار وصناع الآخشاب وأرضيات الباركية وصناع الأثاث ومنجنيات البنا ، وعلماء المصاهر الكبيرة المتخصصة في بيع المنتجات البديلة المصنوعة من الآخشاب بالإضافة إلى المفارزين والمستوردين والصرفيين .

وحدثين جديدين لخدمة الأبحاث الخاصة بديناميكية احتكاك وصوت الهواء في مجال صناعة السيارات

تم في الأول من يوليو ٢٠٠٣ افتتاح وحدثين لإختبارات الهواء ، والنواحي الصوتية الخاصة بصناعة السيارات وذلك من قبل كل من السيد Jean-Martin Polz رئيس مجلس إدارة مجموعة PSA Peugeot Citroen والسيد Louis Schweitzer رئيس مجلس إدارة مجموعة Renault والسيدة Laurence Paye-Jeanney مديره معهد الدراسات الهندسية ال Conservatoire (CNZM) National des Arts et Métiers .

تقع وحدتي الاختبار الجديدتين بجوار مقر معهد التقنيات الهوائية التابع لمركز ال

ال CNAM في منطقة SAINT-CYR l'Ecole Yvelines ومن المقرر أن تقوم هاتين الوحدتين بمحاكاة مختلف الشروط الديناميكية والصوتية للهواء ، والتي تتعرض لها مختلف السيارات ومن ثمّ تهدف للقيام بالاختبارات توفير نظم إحصائية حديثة وقصالة عالية الكفاءة لفهمه الهندسين على خفض إستهلاك الوقود وتحسين النواحي الأمنية . كذلك فهي تهدف تحسين الخصائص الصوتية داخل السيارة مع خفض الضوضاء الصادرة منها .



NAVIGATION MARITIME BULGARE BULCON LINE ON THE CREST OF A NEW WAVE

Bulcon continent southern Loop service directly to:
LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, HAMBURG, BREMEN, FELIXSTOWE, ROTTERDAM, ANTWERP, LE HAVRE, HULL, PLUS DUBLIN, CORK, BELFAST VIA HULL, PLUS ALL SCANDINAVIAN PORTS VIA FELIXSTOWE

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
ALEKO KONST/102	11-Sep-2003
PIONIER/176	21-Sep-2003
NESSEBAR/43	30-Sep-2003

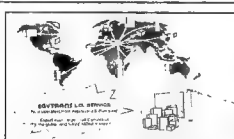
BULCON INTRAMED SOUTHERN LOOP SERVICE DIRECTLY TO:
BEIRUT, VALENCIA, BARCELONA, PIRAEUS, MARSEILLE

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
PELINEO/012	1-Sep-03
PELADO/008	4-Sep-03
PELAT/013	16-Sep-03
PELINEO/013	25-Sep-03

WEEKLY SERVICE FM : VARNA AND BOURGAS

FOR MORE INFORMATION
PLEASE APPLY TO

BARWEL EGYTRANS
SHIPPING AGENCIES SAE
19 PHARANA ST., EL SHALALAT
21111, ALEXANDRIA
Tel: 4843510 - Fax: 4889555
Tlx: 55741



FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr. Kamel Morsy St., El shafay, Alexandria
Tel: (03)8914896 Fax: (03) 8900193
Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444

أخبار الهرم الرابع

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA

مكتبة الإسكندرية

احتفال بمحف الأثر بمزور عام على افتتاح مكتبة الإسكندرية

بدأ متحف الآثار بمكتبة الإسكندرية في تنظيم دورات برنامج التربية المتشعبة، الذي يقوم من خلاله الأطفال والنشء، بتصميم نماذج مسطرة للقطع الأثرية الموجودة بالمتحف، وباستخدام خامات الزجاج والصلصال والطين الأنسوي، وسرور تبرز هذه النماذج في معرض يتقدم خصيصاً لها خلال شهر أكتوبر القادم في مناسبة الذكرى الأولى لافتتاح مكتبة الإسكندرية في ١٦ أكتوبر عام ٢٠٠٢. كما ينظم المتحف سلسلة من المحاضرات تدور حول المناطق الأثرية في الإسكندرية، وأهم الآثار القارية التي تم اكتشافها من البراءة الشرقية ومنطقة أبو كبير. وذلك السيدة ندى سري مدير متحف الآثار، بأن المتحف يضم ١٠٧ قطعة أثرية، جمعت من مناطق وديانات مختلفة ويحكي المتحف تاريخ تصالب الحضارات على أرض مصر والإسكندرية كما أُنشئت أن أهم القطع التي يضمها المتحف هما قطعتي من الإسكندرية تصور الإلهين، مصرعوين والأثري مصر كلياً، ويرجع تاريخ القطعتين إلى العصر الهلنستي، وتقدم المكتبة طابعا بإصدار كتب عن متحف الآثار يضم محاضرات المتحف، وأهم أقسامه، وأهم أبحاثه داخل المكتبة.

يشهد متحف الآثار منذ افتتاحه إقبالاً جماهيرياً كبيراً، حيث يتوافد عليه يومياً المئات من المصريين والأجانب للتعرف على الآثار التي تعبر عن الحضارات التي عاشتها مصر على مر السنين.

هناك من مقاطعة الغنا الإيطالية لمكتبة الإسكندرية
أهدت مقاطعة أرينا الإيطالية لمكتبة الإسكندرية قطعة فنية من النسيج المصنوع من الصنبا البيضاء، وقطع الصدف، والظفعة المهداة من تصميم الفنان الإيطالي ماركو دي لوكا وتعتبر عن جمال البحر الأبيض المتوسط من خلال تدرجات اللون الأزرق.

التي السامية هي بإسقاط مكان يمكن فيه التعرف على السماء وما فيها من أجرام وهجوم ومجرات وبعض العروض العلمية والتقنيّة التي تتحدث عن الكون وما فيه من غرائب وجذابات بأسلوب شيق وهادئ، يجمع بين جمال الصور والتعليق العلمي الذي تصحبه موسيقى مميزة.

أورد مدير السامية في أي بلد عنوان على مدى الرضى العلمي والثقافي لهذا البلد.

توجد أحدث التقنيات أما بالنسبة للتصميم المعماري للفة السامية فقد وضع تصميمها بشكل يتكامل مع الصنور المعماري للمبنى الرئيسي للمكتبة، فإذا كان مبنى المكتبة يمثل قوس شمس المعرفة فالفة السامية تمثل كوكبا ترك مداره الخارجى ليستقر في مدار شمس المكتبة.

ويحتوي مبنى السامية على مدخل يسع ١٠٠ شخص مزود بعدد من أجهزة العرض تخلق مؤثرات سمعية وبصرية خاصة، تعطي للزائر إحساساً بأنهم داخل سفينة الفضاء تتسع بين الأجزاء السامية والتجزيم الكوكبي.

دعنا نعرض الرئيسة بالغة السامية

شاشة العرض داخل السامية عبارة عن نصف كرة قطرها ١٤ متراً وتستخدم نظام IMAX السينمائي لتعطي أفضل صورة ممكنة. كما تم تجهيز القاعة بمجهاز عرض خاص يسهل المشاهدة للزائر ويجعل المشاهدة وكأنه جزء من الصورة، ويعتبر هذا الجهاز الأول من نوعه في مصر والثاني في منطقة الشرق الأوسط بعد إيران.

تعرض القاعة جهاز العرض الرئيسي والمصمم بأفضل تقنيات العصر ويتم من خلاله عرض الصور والقصص والأفلام والمصورات التجهية المختلفة، كما توجد بالقاعة ٣ أجهزة عرض لتجميع مع بعضها البعض لتعطي صورة مجسمة على شاشة العرض.

وقد تم تجهيز أقبية السامية حديثاً بمجموعة موسيقية طرية Long Player (مجموعة الألف عام)، وهي مقطوعات موسيقية مترابطة لمدة ألف عام بدأ عزفها في الأول من يناير ٢٠٠٠ وتنتهي أثر نهايتها في ٣١ ديسمبر ٢٩٩٩. وتزود الموسيقى عن طريق كمبيوتر يعزف ست مقطوعات مأخوذة من زمن مده ٢٠ دقيقة و ٢٠ ثانية وكل منها لها طبعا موسيقية مختلفة تتطور بسرعات متباينة، ويخلق التشابك والتبادل الدائم ما بين هذه الطبقات تناغماً ورياقات موسيقية وألحة الضخ.

شهدت أقبية السامية منذ افتتاح مكتبة الإسكندرية إقبالاً جماهيرياً هائلاً من المصريين والأجانب، وقد وصل عدد زوار أقبية منذ افتتاح المكتبة حتى الآن ٤٧٠٠٠ زائر. والفة السامية بكل هذه التجهيزات الفنية والعلمية ستكون نافذة على الفكر والثقافة، وستكون أحد أهم أركان مكتبة الإسكندرية.

عن معرض للفة السامية

رطة كوكبية: ٢٧ دقيقة
وادة في الفضاء: ٢٢ دقيقة
رقة سابل: ٣٥ دقيقة
العودة إلى الكوكب الأحمر: ٤٠ دقيقة
البحث عن الحياة في الكون: ٢٨ دقيقة
سنة في فوج (Voyager mission): ٤٢ دقيقة
مركبة فضائية من الأندرويد: ٣٠ دقيقة
عرض التجزيم: ٤٠ دقيقة

مؤسسة الصديري تهدي مطبوعاتها إلى مكتبة الإسكندرية

أهدت مؤسسة الأمير عبد الرحمن الصديري مجموعة من مطبوعاتها إلى مكتبة الإسكندرية، تشمل الأعداد الصادرة من مجلة "أدرياتي" وهي أول مجلة عربية أترية تصدر باللغتين العربية والإنجليزية من مؤسسة ثقافية خاصة، ويرأس تحريرها الدكتور عبد الرحمن الأنصاري عضو جلس إدارة مركز الخطوط في مكتبة الإسكندرية. كما تتضمن المطبوعات مجموعة من الكتب باللغتين العربية والإنجليزية. وقد وجه الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية الشكر للمؤسسة على هذه الهبات، وقرر إهداء مجموعة من مطبوعات المكتبة إلى المؤسسة تقديراً لهذا الإهداء.

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
MAERSK LEVANT	٥٧	04/09/2003
NOA	13R	11/09/2003
MSC JADE	3R	18/09/2003
MSO DYMUNA	58R	25/09/2003



المنظمة البحرية الدولية

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS...

ماذا تفعل وكيف تعمل ؟...

د. مصطفى عبد العزيز (رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية سابقاً)



الامن البحري Maritime Security (2)

بدأنا في المقال السابق تناول أحد الموضوعات التي فرضت أهميتها خلال السنوات القليلة الماضية هي المنظمة البحرية الدولية كتنجيبة للأحداث العالمية التي برزت بآليات المتحدة في الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١. ولا هو موضوع الأمن البحري. وبدأتنا في هذا المقال التعرف على الأنشطة والقرارات والتوصيات التي إخذتها المنظمة في هذا الشأن خلال العشرين عاماً السابقة على هذه الأحداث. ثم بدأنا في التعرض للتأثير الذي أقرته الجمعية العمومية للمنظمة وعقد بلدي في الفترة من ٩ إلى ١٣ ديسمبر ٢٠٠٢ والتي صدرت عنه مجموعة من القرارات على اتفاقية سلامة الأرواح في البحر ١٩٧٤، وكذا المدونة الدولية لامن السفن وتسهيلات الميناء International Ship and port Facilities Security Code (ISPS Code).

تؤكد أنها تحصل بصفة دائمة عند المستوى الأول (المعادي) للأمن. كما يجب أن تشير الخطة إلى إجراءات الأمن الإضافية والأكثر شدة التي يمكن لتسهيلات الميناء أن تتخذها للتعرض إلى والتشغيل عند المستوى الثاني (المعتدل) للأمن، كذلك يجب أن تشير الخطة إلى الصعوبات المتصورة التي يمكن لتسهيلات الميناء إتخاذها للسلامة الإضافية المتصورة للتسهيلات الصادرة فيما يخص المستوى الثالث (العالي) للأمن.

لنلاحظ في هذا المجال أن السفن التي تستخدم تسهيلات الميناء، قد تعرض للخطر من جانب سلطات الميناء، Port State Control inspections على إجراءات رقابية إضافية. كما قد تطلب السلطات المختصة من السفينة مراقبتها بمعلومات تتعلق بالسلامة والبيئة التي تحملها وأفراد الطاقم قبل دخول السفينة للميناء. وقد أكد هناك حالات غير نادرة حيث تم دخول السفينة للميناء، بناءً على هذه المعلومات.

مستويات الدول الانضمام الاتفاقية
تتضمن مستويات الدول الانضمام باتفاقية سلامة الأرواح في البحر، وضع مستويات الأمن القابلة للتطبيق Setting applicable security level
التصديق على خطط أمن السفن والتدابير التي تبني على خطط السفن السابق التصديق عليها
تأكد إعلان السفينة لتسهيلات إضافية سلامة الأرواح في البحر - chapter X1 SOLAS 1974
٢١ وكذا الجزء الأول A من المدونة الدولية لامن السفن وتسهيلات الميناء، ISPS code
إصدار الشهادة الدولية لامن السفينة International Ship Security Certificate
تحديد أي من تسهيلات الموانئ من منطقتها يحتاج لتعيين ضابط أمن تسهيلات الميناء
التأكد من إكمال والتصديق على

إتخاذها للسماح بالإحاطة بالنسبة للتسهيلات الصادرة للسفينة فيما يخص المستوى الثالث (العالي) للأمن. يجب على السفن أن تكون حاصلة على شهادة دولية لامن السفينة توضح أنها تتسحب لتسهيلات إضافية سلامة الأرواح في البحر chapter X1-2/1974 وكذا الجزء الأول A من المدونة الدولية لامن السفن وتسهيلات الميناء، ISPS Code - وتلاحظ أن عندما تكون السفينة في ميناء، أو تقترب من ميناء أحد الدول الأعضاء في الاتفاقية، فإن هذه الدولة يكون لها الحق - وفقاً لنص القاعدة X1-2/1974 في تنفيذ إجراءات السلامة الإضافية بالنسبة لهذه السفينة، فالسفن تخضع لإجراءات الفحص والتفتيش من قبل سلطات الميناء، وعادة ما لا يتعدى هذا الفحص والتفتيش لإختيار خطة أمن السفينة إلا في حالات معينة. كما يمكن أن تخضع السفينة لإجراءات فحص إضافية إذا ما كان لدى سلطات الدولة (عوض الاتفاقية) أسباب للاعتقاد بأن أمن السفينة أو تسهيلات الميناء، التي قدمت الخدمات للسفينة معرضة للخطر.

تسهيلات الميناء
يجب على كل دولة عضو في الاتفاقية التأكد من إكمال تقييم كافة تسهيلات الموانئ لكل ميناء، يخدم السفن التي تجر في رحلات دولية في منطقتها، ويعبر تقييم تسهيلات الميناء، تحليل للمخاطر من جميع الجوانب، تحليل لتسليم على السفينة بهدف تحديد أي من إجراءاتها معرضة لأرواح أو أضرار احتمالاً لأن تكون هدفاً لهجوم. ويمكن النظر لمخاطر على أمن الدولة للهجوم والهجوم ومخاطر تعرض الهدف للهجوم وعوارب كل الهجوم
يساعد تقييم تسهيلات الميناء في تحديد أية تسهيلات بالموانئ تحتاج تعيين ضباط أمن إدارية خطة أمن تسهيلات الميناء، ويجب أن تشير هذه الخطة إلى إجراءات التشغيل والمادة التي يجب على تسهيلات الميناء إتخاذها لكي

ما تستخدم مستويات الأمن ٣ أو ٢ للإشارة إلى مستويات التهديد threat العادية والمتوسطة والعالية على التوالي. يقوم مستوى الأمن المستخدم بخلق حلقة بين السفينة والميناء، حيث يحدد هذا المستوى تنفيذ إجراءات الأمن المناسبة بالنسبة لكل من السفينة والميناء. لقد نصت المدونة على أنه كلما زاد التهديد فإن مواجهة الأمن التهديد يجب أن تتم عن طريق تقليل التعرض للخطر وهو ما تقوم الدولة بتطويره عند سبل له، فالسفن تعرض وفقاً للاتفاقية لنظم Survey والتحقق verification والتأهيل Certification والرقابة Port State Control لتأكيد أن إجراءات الأمن قد تم تنفيذها. كذلك يطلب من الموانئ أن تخطر الحكومة المعنية بمعلومات متصلة بالأمن، والتي عليها بدورها توفير بيان بخطة الأمن المصنق عليها وإخطار المنظمة البحرية الدولية بها.

الشركة والمصينة
وفقاً لنظام المدونة الدولية لامن السفن وتسهيلات الميناء، ISPS Code يجب على شركات النقل البحري Shipping companies تعيين ضابط أمن secur- ity officer للشركة وضابط أمن لكل سفينة من سفن الشركة. تتضمن واجبات ضابط أمن الشركة تأكيد أن تقييم أمن السفينة قد تم بطريقة سليمة، وأن خطة أمن السفينة قد تم إعدادها وإرسالها لكي يتم التصديق عليها من الإدارة البحرية ثم الحفاظ عليها عند التصديق على ظهر السفينة. ويجب أن تشير خطة أمن السفينة إلى الإجراءات التشغيلية والمادية التي يجب على السفينة إتخاذها لكي تؤكد أنها تعمل بصفة دائمة عند المستوى الأول (المعادي) للأمن. كما يجب أن تشير الخطة إلى إجراءات الأمن الإضافية والأكثر شدة التي يمكن للسفينة أن تتخذها لإحتلال إلى والتشغيل عند المستوى الثاني (المعتدل) للأمن. كذلك يجب أن تشير الخطة إلى الصعوبات المتصورة التي يمكن للسفينة

أن مفهوم إدارة المخاطر يتم درجه في المدونة من خلال عدد من المطالب الدنيا لأمن السفن وتسهيلات الميناء، وتتضمن هذه المطالب الدنيا بالنسبة لأمن السفن:

- * خطط أمن السفينة Ship Security Plans
- * ضابط أمن السفينة Ship Security officers
- * ضابط أمن الشركة Company Security officers
- * تجهيزات أمن سفينة Security equipment
- * تجهيزات أمن سفينة Certain onboard equipment
- * كما تتضمن المطالب الدنيا بالنسبة لتسهيلات الميناء:
- * مخططات أمن تسهيلات الميناء، Port Facilities Security Plans
- * ضابط أمن تسهيلات الميناء، Port Facilities Security officers
- * تجهيزات أمن معينة Certain security equipment

وبالإضافة للمطالب الدنيا لأمن السفن وتسهيلات الميناء، هناك مطالب أخرى مثل:

- * المراقبة والتحكم في الدخول - Monitoring and controlling access
- * مراقبة أنشطة الأفراد والضياع - Monitoring the activities of people and cargo
- * التأكد من توفر اتصالات الأمن - Ensuring security communications are readily available

ونظر أن لكل سفينة أو طراز من السفن وكل ميناء، يتعرض لأخطار تختلف من السفن أو الموانئ الأخرى، فإن الطريقة التي يتم بها تنفيذ مطالب المدونة الدولية لامن السفن وتسهيلات الميناء، تختلف من حالة لأخرى ويتم التصديق عليها بواسطة الإدارة البحرية للحكومة العضو بالاتفاقية وفقاً لكل حالة. تقوم الحكومات الأعضاء بالاتفاقية بتحديد المستويات المناسبة للأمن appropriate security حتى يتم إخطار الميناء، أو السفينة بها وإعادة

التقسيم لحاص بتشبهلات لمينا، وحفلة
 أمن تشبهلات لمينا، وأبنة تشبهلات
 تجرى عليها،
 مسارة إجازات الرقابة والتضابط
 إخطار المنظمة البحرية الدولية وكذا
 سلطات المعايير وشركات النقل البحري
 بالمعلومات اللازمة
 ويمكن لحكومات الدول الأعضاء
 بالإنشائية أن تقوم بتعيين أو إستعانة
 سلطات داخل الحكومة للقيام برجايات
 الأمن والساح للفتلطات الأمنية المتعز
 بها بالقيام بأعمال معينة ليسا يتعطل
 تشبهلات لمينا، إلا أن قبل والتصديق
 على هذا الأعمال يجب أن يتم بمعرفة
 الحكومة أو السلطة التي تم تعيينها لهذا
 الغرض.

تعليمات اتفاقية سلامة الأرواح في البحار
 SOLAS
 أقر المؤتمر الذي أقرته الجمعية العمومية

لمسفة وعقد بلندن في الفترة من ٩ إلى
 ١٢ ديسمبر ٢٠٠٢ مجموعة من
 التعديلات على اتفاقية 1974 SOLAS
 تهدف إلى تعزيز الأمن البحري على ظهر
 السفن وفي مناطق التبادل بين السفن
 والموانئ، بالإضافة إلى تعديلات أخرى
 إستحدثت هذه التعديلات فضلاً جديداً
 يتناول بصفة خاصة الأمن البحري، والتي
 يتضمن بدوره التعديلات الإجبارية إلى
 للسفن إستجابة لتعطلات ISPS
 Code.
 تعديل الفصل الخامس من الاتفاقية
 (سلامة الملاحة) من Chapter 5
 Automatic Identification Systems (AIS)
 وتضمن جدول
 توصيات جديد لتجهيز السفن بنظم
 المعلومات الأوتوماتيكية Safety of Navigation
 لهذا التعديل، فإنه يجب تجهيز السفن -
 هذا عن الرقاب والتفتلات - التي تصل

إستحدثت القاعدة XI-1/5 التي تلحق
 أن يخص لكل سفينة بيان مختصر واثم
 Continuous Synopsis Record
 (CSR) بهدف توفير سجل تاريخي
 للسفينة وتضمن إصدار هذا البيان المختصر
 بواسطة السلطة البحرية، وتضمن هذا
 البيان معلومات مثل اسم السفينة والدفعة
 التي ترعى السفينة عليها، وتاريخ تسجيل
 السفينة في الدولة التي ترعى عليها، ورغم
 التعرف على السفينة (SIN)، والبيان
 التي سجلت فيها السفينة، وأسم المالك
 أو المالك المسجل وتعاونتهم.
 يجب تسجيل أية تغييرات في هذا
 السجل حتى يمكن أحدث المعلومات عن
 سفينة وكذا تاريخ التغيرات التي أدخلت
 عليها.

e-mail:METconltd@aol.com

الإهتمام بالمشحن الجوي في مصر

صرح الطيار المستعم بالأمم أحمد رئيس شركة الطيران للشحن الجوي بأن الشركة بدأت في تطبيق نظام جديد على رحلات الشحن التي تقوم بتلقيها لخدمة عملية التصدير وتشغيلها، يتضمن النظام الجديد في مرحلته الأولى بالتنسيق مع إدارة الميناء المركزي بمصر الطيران وضع خطة أسبوعية وجدول الرحلات المقرر إجلائها بالمشحن بموايد محددة، أما المرحلة الثانية فتعتمد في منتصف أكتوبر القادم بدء عمل جديد على رحلات الشحن بين متفانها ومطعمتين للصين وكلاهما الشحن والميناء الإقليميين، وأغار المستعم بالله أنه وضع جدول منتظم سيسمح للمطيرين الإقليميين برودع خطة وجدول منتظم لرحلات الوارد من هذه البلاد إلى مصر مما يساهل من تكاليف عملية التشغيل، وأغد من عبء مطارات شحن الصادرات وبدن واردات، هذا وقد وضعت الشركة خطة شاملة لتصبح تجارة الترانزيت - التي لم تحظى بالأهتمام الكافي سابقاً - من خلال مصر للطيران.

الفصل بين شركات مصر للطيران

أعلن المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران بأنه من المستحيل أن تتجهج لجنة ترمي أصول وأساليب الشركة من أصولها في التشغيل البحري لقم بعد ذلك عملية الفصل العام بين الشركات، ويستحي أرائج الشركة القابضة في إقرارها الذي يحكم لوائح كل الشركات الأخرى، كما سيكون من خطرة اتخاذ جميع الإجراءات والتدابير بعد عملية الفصل بين الشركات بضم أو بيع أو إنشاء شركات جديدة وإعبارها المستقلة أمام المجلس التشريعي وتم محاسبها أمام مجلس الشعب على ميزانيتها سواء بالبيع أو الخصارة.

نشاط إيرباس الإنجليزية

أوصت شركات الطيران العالمية لشركة إيرباس بتصنيع ١٢ طائرة من طراز إيرباس ٣٨٠ التي ستدخل الخدمة على الخطوط الجوية بحلول عام ٢٠٠٦. ويصل مدعاً إلى ١٤٨٠٠ كيلو متر، هذا وقد تلقت شركة إيرباس طلبات بقيمة ٥٧ طائرة لشركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط لتصل قيمتها إلى حوالي ١٨,٩ مليار دولار منها ٤١ طائرة لشركة الإمارات، وستبدأ إيرباس في تسليم طائراتها الجديدة طراز ٣٢١ و ٣٣٠ في الربيع القادم، والطائرات الضخمة طراز ٣٨٠/٢٠٠ في صيف ٢٠٠٦.

التفويض بصناعة النقل الجوي في السودان

صرح صبر أحمد هده، وزير الطيران السوداني بأنه تم توقيع عقد بين الحكومة السودانية وشركة إستثمار معروفة لتأسيس شركة للطيران برأسمال قدره خمسمائة مليون دولار، وسيتركز النشاط الجوهري لهذه الشركات الخاصة بالخطوط الجوية بصفة خاصة بجانب العمل على إنشاء المطارات في البلاد بالتعاون مع الخطوط الجوية السودانية، وإدخال ١٥ طائرة جديدة للبلاد.

مشروع ميكنة إنشاء إجراءات الرقاب

صرح المهندس شهاب الدين رئيس شركة توكليها المعلومات بمطار القاهرة بأنه تم التعاقد مع إحدى الشركات الأجنبية، لتنفيذ مشروع ميكنة إنشاء إجراءات الرقاب وتجهيز المعلومات الخاصة بالرحلات وإنشاء البنية الأساسية للمعلومات بمطار القاهرة مع تركيب أجهزة كمبيوتر وتشغيلها على مرحلتين، وتصل تكلفة المشروع إلى ١٤ مليون دولار، ويستغرق التنفيذ خمسة أشهر.

أخبار من فوق السحاب



شركات الطيران بين الأرباح والخسائر

« حققت شركة الخطوط الجوية البريطانية التي تعتبر أكبر شركات الطيران في أوروبا خسار وصلت إلى ٤٦ مليون جنيه إسترليني خلال الثلاثة أشهر الأولى من العام الجاري مقارنة بأرباح بلغت ٢٥ مليون جنيه في الفترة المماثلة من العام الماضي، وارتفعت الخسائر بنحو ١٢٠ مليون جنيه إسترليني خلال النصف الأول من العام الجاري حيث بلغت ٢٥٠,٧ في حجم الشحن و ٧,١ في حركة الرقاب التي إرتفعت عندهم إلى أكثر من ٨ ملايين مسافر مقابل حوالي ٧ ملايين في حركة المواصلات من العام الماضي، و زادت الأرباح الأساسية لشركة «دورليس» البريطانية قبل خصم الضرائب إلى ١١٥ مليون جنيه إسترليني، « إستحدثت شركة «ميرس إي» من خدمة ٣٠٠٠ عامل وألقت ٢٥ رحلة جوية لتشتي إتحاد العالم، ومن المتوقع تقليص أسطولها الجوي من ١٠٨ طائرات حالياً إلى ٧٩ فقط، « إنخفضت عمليات الشحن لشركة لوفتهانزا الألمانية لتصل إلى ٢٧ ألف طن في النصف الأول من العام الجاري، « أعلن المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي أن الخسائر التي تكبدتها شركات الطيران العام الماضي في ظل ظروف غير مواتية للحافظ على البنية بالرغم من زيادة معدلات النقل على دولار للنقل الداخلي، وترجع معظم الخسائر إلى انتشار وباء (سارس) الذي أصاب أكثر من ثمانية آلاف شخص في ٢٠ دولة.

مطار دولي جديد بالقاهرة

صرح الدكتور محمد حسنين، وزير المالية المصري بأن البنك الدولي وافق على تقديم قرض لمجموعة مدته ٣٥٠ مليون دولار لإنشاء مطار دولي جديد بالقاهرة، وقد بحث البنك مع وزارة الطيران المدني كيفية استغلال المطارات الحالية في مصر كوسيلة لجلب مزيد من السياح. هذا وسيبدأ البنك الإستثمار القوي مجال جديد لأستثمار موارده بالعمل في إنشاء وتشغيل المطارات.

مضروعات مطار القاهرة الدولي

صرح أحمد شايق وزير الطيران المصري بأنه سيتم في ١٥ ديسمبر القادم افتتاح عدد من المضروعات الجارية العمل بها لاستكمال عمليات تطوير مطار القاهرة منها صالة رقم ٤ التي تقدم الخدمات السريعة للركاب ورجال الأعمال مقابل رسم تقدي، ورحلات السفر رقم ١ التي تتضمن عدداً من الخدمات المميزة للركاب والمطيرين.

لوفتهانزا تحافظ على ألبنية

تحتكم مجبوعة شركات لوفتهانزا من تحقيق معدلات أستهلاكها للوقود بمقدار ٢٧٪ منذ ١٩٩١، وذلك على خلفية مهمة للحفاظ على البنية بالرغم من زيادة معدلات النقل على أسطولها بنسبة ١٢٥٪ حتى عام ٢٠٠٢، وتهدف الشركة إلى الوصول بمعدل أستهلاكها للوقود بنسبة ٢٨٪ بحلول عام ٢٠١٢.

طائرات جديدة

وقعت الخطوط القطرية إنشائها مع بنك كرمدي لقيمتها لشراء طائرات من طراز إيرباس ٣٣٠، تسلمها مصر المصلي، تتسلم مصر للطيران أول طائراتها الجديدة طراز إيرباس ٣٣٠، أوائل سبتمبر الجاري يليها ٤ طائرات من نفس الطراز تسلمها على مدى العام الجاري.

أحمد شايق

أحمد شايق

الجمارك والسيد / رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات .
والسؤال هنا يكمن : ما قيمة القرار ١٠٦ وما قيمة القانون ١٥٥ ؟؟؟

مع العلم بأن الحجز البيطري ليس من سمته إن يقوم بالمعاينة أو الفحص أو سحب عينات أو منع الإراجات الثنائية فذلك من اختصاص الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات من هذا ما تم بالفعل إذ أن دور الحجز البيطري في بورسعيد ما هو إلا وضع تآشيرة بالموافقة على النقل فقط دون أن يتحرك من مكتبته ثم يقوم بتحصين الإجازات ورسوم التقيية والدقيقة الطبية على الترانزيت.

الوصول النهائي (الإسكندرية) الأمر الذي يتوقع منه أن يرفض الخط الملاحي مداد هذه المبالغ أو تلك الإجازات حتى لو أقتضى الأمر إلى تغيير خط سيره وعودته مرة أخرى إلى ميناء جاي تارو



مهندس اللواء / محمد البند
رؤساء من جنوب إيطاليا إلى العراق المصرية مباشرة

عرض الأمر على السيد / وزير التجارة الخارجية والسيد وزير الزراعة والسيد رئيس مصلحة

١٠٠٠ إلى ٣٠٠٠ جم + نقابة أطباء .
بيطريين واستراحوا بين ١٠٠ و ١٥٠ جم على كل رسالة وأرفق بإيصالات رسمية ورفض أن يعطى التوكيل الملاحي صورة من القرار أو المنشور الذي يحصل على أسامة .
ومازال العرض مستمرا على تلك الرسائل وفي كل مرة يتم العرض على الحجز البيطري وفي كل مرة يحصل الحجز البيطريين ورسوم نقابة الملاحيين ورسوم أخرى من الخط الملاحي في إصرار تام على منع عضوية نقابة البيطريين للخط الملاحي الأمريكي الذي سيتحمل كافة تلك الرسوم والمصاريف وليس صاحب الشأن لكن البضاعة تترانزيت وفي حوزته حتى يتم توصيلها إلى ميناء



الاستاذ
محفوظ العرجاوي

صورة الشهادة الإستيرادية بعد تحصيل رسوم التقيية والدمغات الطبية ورسوم الإتاوة .

تم تحرير مذكرة للسيد رئيس الإدارة المركزية لجمارك بورسعيد لشرح الموقف ومطالبة بأخذ إجراء فوري لوقف هذا الهزل إلا أن رئيس الإدارة المركزية لم يحرك ساكنا ولم يتم بالرد على التوكيل الملاحي في هذه اللحظة .

- نظرا لتوالي الشكايات على الميناء حتى وصل عدد الحوادث إلى حوالي ١٠٠ حادثة أضطر التوكيل الملاحي للسير في الإجراءات والعرض على الحجز البيطري الذي أصر في هذه المرة أن يقوم بتحصين رسوم ١/١ على وزن كل رسالة مضروب في عدد الأوامر + دمغة طبية تستراح بين



** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 INDIA CONTINENTAL/FAR EAST/USA WEST-COAST AND JAPAN PORTS

SEPTEMBER 2003

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V OCEAN ATLANTIC	01/09/03	PSD
M/V SCI VAIBHAV	03/09/03	PSD
M/V ROTTERDAM BRIDGE	06/09/03	PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	06/09/03	PSD
M/V TUSCANY BRIDGE	08/09/03	PSD
M/V AMBASSADOR BRIDGE	10/09/03	PSD
M/V LIONS GATE BRIDGE	13/09/03	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	13/09/03	PSD
M/V SENTOSA BRIDGE	15/09/03	PSD
M/V SCI GUARAY	17/09/03	PSD
M/V GENOA BRIDGE	20/09/03	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	20/09/03	PSD
M/V OCEAN GULF	22/09/03	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	24/09/03	PSD
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	27/09/03	PSD
M/V WEHR BILLE	27/09/03	PSD

الإسكندرية ٢ شارع فورتانة عدالة - المصفاة - محطة الرمل ٢٢ / ١٨٧٣٩٥١ - ١٨٧٣٩٥١ / ١٨٧٣٩٥١

فاكس: ٧٥٧-١٨٤ / ١٨٤٧٦٦٦ / ١٨٤٧٦٦٦ / ١٨٤٧٦٦٦ / ١٨٤٧٦٦٦

مكتب بورسعيد ١٣ شارع الجمهورية تيليفون: ٢٥٩٨٨٥ - ٢٥٩٨٨٥ / ٢٥٩٨٨٥ - ٢٥٩٨٨٥ / ٢٥٩٨٨٥ - ٢٥٩٨٨٥

مكتب ديجيتال بورت شركة الحاويات الليبتي و فاكس: ٢٢١٢٢١ (٥٧١)

البرق: ١١١١ - القاهرة - بورسعيد - السويس

LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 WEST BOUND

SEPTEMBER 2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V SENTOSA BRIDGE	06/09/03	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	06/09/03	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC
M/V OCEAN GULF	13/09/03	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V WEHR BILLE	14/09/03	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC
M/V MING LONGEVITY	20/09/03	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS DRAGON	20/09/03	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC
M/V MING OCEAN	27/09/03	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V BARCELONA BRIDGE	27/09/03	NAP / GOA / FOS / BCN / V/LC

LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 NORTH CONTINENTAL PORTS.

SEPTEMBER 2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V GENOA BRIDGE	01/09/03	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V SHANGHAI BRIDGE	02/09/03	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V EVER GIFTED	07/09/03	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	08/09/03	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MERCURY BRIDGE	09/09/03	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V INDIA LOTUS	14/09/03	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V LONG BEACH BRIDGE	15/09/03	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V JUPITER BRIDGE	16/09/03	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V MING PROMINENCE	21/09/03	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V TINGMA BRIDGE	22/09/03	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V VENUS BRIDGE	23/09/03	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V SCI VAIBHAV	26/09/03	BCN / FXT / HAM / RTM
M/V JAMES RIVER BRIDGE	29/09/03	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING BILIM	30/09/03	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH

تدوينات الشغل البحري والتجارية الخارجية



سلسلة المصطلحات التجارية الدولية الجديدة "الإنكوترمز 1990" وقواعد تفسيرها (INCOTERMS 1990) INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS

عرض وتقديم محاسب/رجب حسن رجب - باتحاد الموانئ البحرية العربية

تسليم البضاعة خالصة الرسوم في مكان الوصول

DELIVERED DUTY PAID (DDP)

يعني مصطلح "DELIVERED DUTY PAID" أن البائع يكون له أدنى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا قام بتوصيلها إلى مكان الوصول المتفق عليه في الدولة المستوردة.

وتسليم البائع جميع المخاطر والمصاريف المتعلقة بالبضاعة حتى وصولها إلى هذا المكان المتفق عليه. بما في ذلك تحمل جميع الرسوم والضرائب وأية مصروفات رسمية أخرى تكون مطلوبة على عملية إستيراد البضاعة. وإذا كان مصطلح (EXW) يفرض على البائع أدنى حد من الإلتزامات فإن مصطلح (DDP) يفرض عليه أقصى حد من هذه الإلتزامات.

ولا يستلزم هذا المصطلح إذا كان البائع لا يستطيع بطريق مباشر أو غير مباشر إستصدار ترخيص أو إذن الإستيراد.

وإذا أثنى الطرفان على أن يقوم المشتري بالتخليص على البضاعة عند إستيرادها ويغرم أيضاً بدفع الرسوم المطلوبة على الإستيراد، فلا يستعمل في هذه الحالة مصطلح "DDP". وإنما يجب إستعمال مصطلح "DDU".

وإذا أثنى الطرفان على إستخدام بعض التزامات البائع الخاصة بدفع مصاريف عملية إستيراده البضاعة (مثل إيفاء البائع من دفع ضريبة القيمة المضافة "VAT") فيجب النص على ذلك بوضوح أو بإضافة الكلمات التالية على ذلك إلى نص المصطلح ليصبح: "DELIVERED DUTY PAID, VAT UNPAID". ويستعمل هذا المصطلح بصرف النظر عن رسالة نقل البضاعة.

A THE SELLER MUST

A 1 Provision of the goods in conformity with the contract

Provide the goods and the commercial invoice, or its equivalent electronic message, in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity which may be required by the contract.

A 2 Licences, authorisations and formalities

Obtain at his own risk and expense any export and import licence and other official authorisation and carry out all customs formalities for the exportation and importation of the goods and where necessary, for their transit through another country.

A 3 Contract of carriage and insurance

a) Contract of carriage
Contract at his own expense for the carriage of the goods by a usual route and in a customary manner to the agreed point at the named place of destination if a point is not agreed or not determined by practice the seller may select the point at the named place of destination which best suits his purpose.

b) Contract of insurance

No obligation.
A 4 Delivery
Place the goods at the disposal of the buyer in accordance with A.3, on the date or within the period stipulated.

تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في مكان الوصول

DELIVERED DUTY UNPAID (DDU)

B THE BUYER MUST B 6 Division of costs

Pay all costs relating to the goods from the time they have been placed at his disposal at the named point of destination in accordance with A.4.

Should he fail to fulfil his obligations in accordance with B.2, or to take delivery of the goods when they have been placed at his disposal in accordance with A.4, or to give notice in accordance with B.7, bear all additional costs incurred thereby provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

Pay all duties, taxes and other official charges as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon importation of the goods.

B 7 Notice to the seller

Whenever he is entitled to determine the time within a stipulated period and/or the place of taking delivery, give the seller sufficient notice thereof.

B 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Accept the appropriate delivery order or transport document in accordance with A.8.

B 9 Inspection of goods

Pay, unless otherwise agreed, the costs of pre-shipment inspection except when mandated by the authorities of the country of exportation.

B-10 Other obligations

pay all costs and charges incurred in obtaining the documents or equivalent electronic messages mentioned in A.10 and reimburse those incurred by the seller in rendering his assistance in accordance therewith.

تبع التزامات المشتري ب-6 توزيع المصاريف

يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالبضاعة إعتباراً من وقت وضع البضاعة تحت تصرفه طبقاً لما جاء في البند (A-4).

وإذا فشل في تنفيذ التزاماته المذكورة في البند (ب-2) أو فشل في إستلام البضاعة بعد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء في البند (A-4)، أو فشل في إخطار البائع طبقاً لما جاء في البند (ب-7)، فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التي قد تنجم بسبب هذا الشغل، وذلك على فرض أن تكون البضاعة مبنية وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.

ويتحمل جميع الرسوم والضرائب أو أية مصاريف رسمية أخرى تكون مفروضة على إستيراد البضاعة بالإضافة إلى تكاليف قيامه بالإجراءات الجمركية الرسمية والتي قد تدفع عند إستيراد البضاعة.

ب-7 إخطار البائع
إذا كان هناك اتفاق بأن يقوم المشتري بتحديد موعد إستلام البضاعة خلال فترة محددة، وأ/أو يقوم بتحديد مكان إستلام البضاعة، فعليه أن يقوم بإخطار البائع بذلك بطريقة واضحة وكافية.

ب-8 الإثبات لتسليم ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

يقبل سند أو إذن تسليم البضاعة وسند النقل ما دام ذلك مطابقاً لما جاء في البند (A-8).

ب-9 فحص البضاعة:
إذا لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك، يتحمل المشتري بتكاليف فحص البضاعة قبل الشحن، فيما صا تكاليف فحص البضاعة المقررة بمعركة السلطات في دولة التصدير.

ب-10 الإلتزامات الأخرى:
يتحمل جميع التكاليف والرسوم الخاصة باستصدار المستندات أو الرسائل الإلكترونية المعادلة لها المذكورة في البند (A-10)، ويدفع للبائع جميع المصاريف التي أنفقتها على مساعدته في استصدار المستندات.

الالتزامات البائع A-1 توريد البضاعة طبقاً للعقد

يورد البضاعة والفاتورة التجارية (أو ما يعادلها من الرسائل الإلكترونية) على أن تكون البضاعة مطابقة تماماً لشروط عقد البيع، وعليه تقديم شهادة مطابقة البضاعة للشروط والمواصفات المتفق عليها في عقد البيع إذا كان العقد ينص على ذلك.

A-2 الأذونات والترخيصات والمستندات الرسمية

يقوم على نفقته وتحته بمشترويه باستصدار جميع التراخيص أو أية أدنى رسمية أخرى خاصة بمصطلحي التصدير والإستيراد. كما يقوم بجميع الإجراءات الجمركية الرسمية الخاصة بمعالجة تصدير البضاعة والخاصة بمعالجة إستيراده في مكان الوصول المتفق عليه، أو الإجراءات الخاصة بتصدير البضاعة لتراخيص في دولة أخرى إذا اقتضى الأمر.

A-3 عقد النقل والتأمين

ب-6 تسليم البائع
يقوم على نفقته بإعداد عقد النقل طبقاً للشروط المعتادة للنقل البضائع المتفق للبضاعة المتفق عليها، وغير الطريق المعتاد، وذلك لتوصيل البضاعة إلى نقطة محددة في مكان الوصول المتفق عليه. وإذا لم يكن هناك اتفاق على تحديد هذه النقطة، فمن حق البائع أن يختار أي نقطة تلازم مصالحه في مكان الوصول المتفق عليه.

ب-7 إخطار المشتري

ب-8 الإثبات لتسليم ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

يقوم بوضع البضاعة تحت تصرف المشتري طبقاً لما جاء في البند (A-1) (ب-1) المرعد المتفق عليه أو خلال الفترة المتفق عليها.

FAIRTRANS

Marine, Trading & Forwarding S.A.E.



LINE	VESSEL	ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	PONL DAMIETTA 3423	02/09/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	CGM CONSTELLATION 3523	11/09/2003		
	CGM CHARDIN 3623	22/09/2003		
	MARE LYEUM 3723	23/09/2003		
EPIC SERVICE	FORT DESALX 3033	01/09/2003	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	FORT FLEUR D'EEPE 3033	01/09/2003		
	CS CHAMPION 3133	09/09/2003		
	CS INNOVATOR 3233	14/09/2003		
	CGM CAPELLA 3333	25/09/2003		
	PONL DAMIETTA 3433	28/09/2003		
INDAMEX	INDAMEX DALIAN 3230	03/09/2003	US EAST COAST	SRI LANKA, INDIA
	INDAMEX NYK 3231	13/09/2003		
	INDAMEX LINCOLN 3231	09/09/2003		
	INDAMEX MALABAR 3232	16/09/2003		
	INDAMEX CHESAPEAKE 3233	24/09/2003		
	INDAMEX DELAWARE 3234	30/09/2003		

Fairtrans port Said (Head office)

Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O. Box 752

Tel(s) : + 20 66 326893 - 326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048

Fax (s) : + 20 66 324898 - 334896

Tlx (s) : 63180-63150 FAIRT UN

General e-mail : fairtrans@bec-online.com

URL : www.fairtrans.com

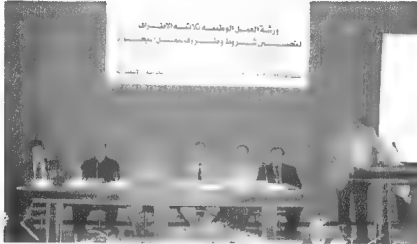
قطاع النقل البحري المصري ومنظمة العمل الدولية بالإشتراك مع وزارة القوى العاملة والهجرة ومنظمة العمل العربية بالتعاون مع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري في ورشة العمل الوطنية ثلاثية الأقطار

من ٢٩ - ٣١/٧/٢٠٠٣

تحت رعاية

ومعالى السيد الأستاذ/ أحمد أحمد العجاوي
وزير القوى العاملة والهجرة

ومعالى المهندس/ همدى الشايب
وزير النقل



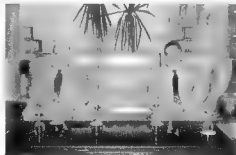
★ لماذا لا توجد في مصر حتى الآن قاعدة معلومات متكاملة لحصر العمالة وتصنيفها ؟..

★ إلى أي مدى يمكن استخدام جواز السفر البحري كأداة لتحسين ظروف العمل ورفع كفاءة العاملين في النقل البحري ؟..

تحت رعاية السيد المهندس / همدى الشايب وزير النقل والسيد الوزير / أحمد أحمد العجاوي وزير القوى العاملة والهجرة وبمشاركة وحضور السيد اللواء / عصام بدوي رئيس قطاع النقل البحري والإيراني / عاطف حسن مروني رئيس الشركة القابضة للنقل البحري وعده كبير من السادة المسؤولين وخبراء النقل البحري وممثلو النقابة العامة للنقل البحري واتحاد ملاك السفن. جاء انعقاد ورشة العمل الوطنية ثلاثية الأقطار ...

وجره أسطول قروي لن يبدأ قبل ٢٠ عام وقال الريان محمد يوسف طه بأن العمل يعتمد في تقطع :
١- تفعيل دور الدولة وذلك بتبني جهة مسئولة عن شئون العمالة
٢- عمل دراسة علمية متكاملة عن شروط وظروف عمل البحارة
كما طالب الأستاذ/ محمد علي أحمد نائب رئيس لقائمة عمال النقل البحري بمخبري تفعيل دور الدولة في فتح أسواق العمالة في الخارج كما حدث في دول مثل الفلبين - الصين - باكستان وغيرها إذ أن مشاركة القطاع الخاص في هذه المسألة بدراسة كبيرة غير واردة نظراً لأنه ينظر إلى ربحه الاقتصادي لاستثماراته وهو مالا يفرض وعده في القطاع الحكومي الذي يهتم بتعقيد ربحية متكاملة (اقتصادية - إحصائية - بالغ) وذلك من خلال تصالات الدولة نفسها بوزارات الخارجية والسفارات ومختلف الملاكات الدولية .

كما تحدث الريان مروني عن تجربة الصين في هذا المجال وكيفية تحولت خلال أقل من عشرين عام من دولة تمتلك ٢٩ بحار مغرب يعمل على السفن العالمية إلى دولة صعدت ٣٠٠ ألف بحار يعملون على السفن العالمية ويزداد دخل قومي بلغ من ٦-١٢ مليار دولار سنوياً في حين أن قناة السويس لا تغطي ٢ مليار دولار سنوياً وطالب بعمل خطة طموحة لمدة عشر سنوات لحمل ما قامت به الصين وكذلك تعرض الريان مروني لمسألة عقد النجاش وكركرام دون النظر إلى المعايير الصحية التي يجب مراعاتها في أي من الجانب المنفعة وأنها مدى فاعلية الصحة وقدره اللجنة والصحة والأعضاء .



موقف الأسطول المصري والعمالة البحرية التي عليه على هذا الحال فإن الأمل في

وقد تناولت جلسات الورشة على مدى الأيام ومحور الإهتمام الأول هي أنشطة النقل البحري ، خاصة وأن أحدث دراسات السلامة البحرية تؤكد أن نسبة ٨٠٪ من الحوادث التي تقع في البحر هي نتيجة مياصرة للأخطاء البشرية تمثل منها نسبة ٩٨٪/ تقع نتيجة عدم الإلمام بما يجب عمله في كل موقف ، وكذلك أسباب أخرى مثل نقص التدريب المستمر والإهتمام الكافي للتصوير البحري .

حدثت الريان عاطف حسن مروني رئيس الشركة القابضة للنقل البحري عن ضرورة إيجاد آلية ناجمة للاتصال فيما بين القطاع الخاص والهيكلة التشريعية وسوق العمل إذ أن كل منهم لا يمكن أن يعمل بمعزل عن الآخر إذ لا يجوز على سبيل المثال أن تتفق رغبت في التفسير ومسايرة القوانين والتشريعات العالمية - وأقرها وثيقة هوية البحارة - مع إستمرارها في تطبيق قسوس العمل البحري والذي صير منذ ٤٠ عاماً دون أن تكون هناك تعديلات مطابقة له.

سيادة أن الركبة من سفارات الدول الأجنبية مستعدة لإستيعاب هذه العمالة ٤ ما وجدت في التفتيش بين مختلف الجهات المختصة ويرجع مصدر شامل لهم حيث أنه لديه أختلاف شخصية بعدد كبير من إحتياجات بلاد اليمن في دول أوروبا وشمال أفريقيا كما تحدث في نفس الموضوع ٥ / سري كاسل (مدير عام الشؤون الطبية بمصلحة الصناديق والمصارف) حيث أكد على ضرورة العودة لبحث العمالة بدلاً من رفض العمالة المطروحة وذلك لعندة قسطنطين العمالة البحرية والتي إنضم إليها مؤخرًا - رقم ٥ مليون - من الصيادين تمورا من الإزداد التجاري الزايع إلى قطاع النقل البحري.

ومن مستوى البالية العلية بقول ٥ / سري: أن هناك الكثير من جوانب القصور التي تعطل على الركبة من أجل توفير لمعامل النقل ٥ / أي بعدد:

١- نقص الخبرة لأن حصر ودقيق للمعالة البحرية

٢- نقص أمراض المهنه (الصحة البحرية)

٣- نقص التصبر الترتي - الإكديا الطبية ..

إلخ) هذا التخصص غير موجود بشكل واضح في بلدنا بحكم موقعها من إقتصاد الدول المجاورة في العالم وموجود في كثير من الدول ذات القطاع الملاحي

٤- إصابات العمل وما هو التعرض المناسب لها وما هي نوعية الرعاية الطبية التي توفر للمعامل العمل بعد إصابته أو قلادة من العمل في من بحر وما مر إرتداد أن قطاعه من البحر من الذين يعانون من إصابات مثلها مثل إصابات النجايم والمصايد كما أكد ٥ / سري على إلحاح إرساء العمالة الخفيفة في أول ما يصل عمله لأن ذلك عن طريق عدم فرص للعمل خارج مصر غير هام خصيصا بالإسكان ببعض السفن التي دول مثل سوريا وقبرص وإسطنبول أو بغير فرص عمل لبعض خبرتي الأكاديمية والبحرين وأنه يمكن تكاد ذلك في مصر، وتنسيق وتكمال بين الجهات المختصة.

٥- من خلق الزمان / مرتوي على مسألة أراضى المهنه مستخدما بمعامل البحرية حيث أن هناك قاعدة تزكده أن بعدد معين من ساعات الطيران قد يصل إلى بضعة آلاف لايجوز للشخص ممارسة هذه المهنه

٦- شاركت في ورشة العمالة العربية من العمل العربية والتي أشتات عام ١٩٦٥ في ميقات (البحرين) ومن أهم النقاط التي تركزت عليها كمنع كطافة العمل العربي:

١- ضرورة وجود نسق صلاحيات على المستوى القطري والقمي

٢- تطوير نظم العمل بمسكبات استخدام الجيرة

٣- مراقبة العمالة العربية من المعالة الأجنبية

٤- تشييد الإستعمارات العربية البنية

٥- تنظيم الإشتغارات المرتوي على ما يجب التأكيد على مسألة وضع حد للمعامل العربية، وأنه تم إصدار ٤٦ إتفاقية في هذا الشأن من تم مصادقة ١٥ حتى الآن، وكذلك يجب أن تستير الإشتغالات في مصر، تجرئة إشتراك أي عندما أستخدمت بالمصالح المشتركة فيها، فهي وضروا التبادل (أول) بدله من ليضاعة.

٦- قد شهدت لجلسة العمالة لورشة العمل بحضور عمالي دول القري العمالة أحمد المدوي والرا / / عصام بدوي رئيس قطاع النقل البحري والأملاك / السيد رند رند رئيس الإشتغالات بمختلف معاصر شعيت الكثير من المصالحات والأرا، حيث أوصى الدكتور / إبراهيم عمر مدير مكتب منظمة

العمل الدولية لشمال أفريقيا أن تنظيم شروط وظروف العمل في البحار حتى تتم في العمل بالسفينة على جزر من السلام العالمي وما إلى ما إلى على إحتياجاته التقنية التي تقدم بدوي وتعاوني بحيث قامت من خلال دورها بتوسيع عدد من الإتفاقيات بملت ١٧٦ إتفاقية في مجالات الصان الإصناعي والعمال والأرصاد الأيضي.

لما عن وثيقة هوية البحارة، فقد كان الإزداد بمتابعة هذا الموضوع كبير، خاصة في أعقاب أحملة صيبي حيث أخذت الولايات المتحدة الأمريكية وكثير من الدول الأوروبية تشدد من إجراءات الأضية بطريقة تنظر على جزر كبير من البالية وخاصة أمريكا، والتي أصبحت تفتقد لإحتياجات الأضية للسفن بما تصل إلى ٢٧ ألف دولار في كثير من الأحيان لتصلها السينة، لذلك بدأ العمل بأمر برفقة هوية البحارة التي على بمثابة رخصة مفصل عن كل من يعمل على ظهر السفينة ..

١- نلاحظ أن أهم ما أحاطته هذه الوثيقة هو ١- لكل بحار هوية وثيقة هوية بحارة سالحة رسمية يصدره من بحارة في كل الشرائط التي ينزل بها ولا يتسكده ملاك السفن أي تكتفه في العمل المتفق.

٢- تسمح كل دولة عضو تسري فيها هذه الإتفاقية لحاملي هذه الوثيقة بالدخول إلى أراضيها في أقرب وقت أتأ، وسرور السفينة على البنية.

وفي مله هذه الإتفاقية يعني تعبير بحار (نطاقات) أي شخص يكون بحاراً بمعنى أي سفلة على ظهر سفينة غير خربة تعمل عادة في الملاحة البحرية.

٢- وحدت عنوان : إصدار وثائق هوية البحارة المادة ٢

٢- تصدر كل دولة عضو تسري فيها هذه الإتفاقية لكل شخص من رعاياها يكون بحاراً ويملك طياً في هذا الصدد وثيقة هوية بحارة تتفق مع الأحكام الواردة في المادة ٣

في هذه الإتفاقية ٢- ما لم يحد مخصصاً على خلاف ذلك من هذه الإتفاقية بغير أن يخصص إصدار وثائق هوية البحارة للمنظور لها التي تمنح عليها القوانين والفرع الرضوية فيما يتعلق بإصدار وثائق السفن.

٣- يجوز لكل دولة أن تصدر كل دولة عضو وثائق هوية البحارة إلهيا في الفترة ١- للفترة الجارية التي يخصص وضع السليم القائم في أراضيها، على جميع الحالات يمسرى المقيمين القاطنين السفر وفقاً لأحكام القانون.

٤- تكتمل كل دولة على إصدار وثيقة هوية البحارة فور توليها من قبل ٥- من البحارة أو غيره لا يمر ٥- من البحارة الطعن إدارياً في حالة رفض طلبهم.

٥- وفي الشرائط الهامة في وثيقة هوية البحارة أن تقتصر بيانات حامل وثيقة هوية البحارة على الآتي:

الاسم الكامل واللقب - الجنس - تاريخ ومكان الميلاد - الجنسية - أوضاع سببية خاصة تساعد في تحديد الهوية - صورة أصيلة وظيفية - الإضافة إلى بصفة شخصية

كما حبلت ببدء الإتفاقية كثير من الشروط والإشتراطات التي كانت موضوع تصاللات عديدة في خلال ورشة العمل العلية : أن التصديق على وثيقة هوية البحارة في مصر يتطلب توفير شروط وإمكانات متطورة ومكفلة فلا يتخلصا قطاع النقل البحري .

فهل استعنت مصر لذلك أم أتأنا لن موقع عليها وما هو الحل لهذا الإختيار الصعب؟ وقد جاء الرد من قطاع السفن بأنه قد وقع مع عدة من شكل معاملات مالية تمت تعبئة للندول التي تخصها الإحتياجات لتتساق من هذه الإتفاقية لتجديتها وشروطها وقد تمتعت مصر بطلب المعامل على هذه المساعات ومن إلى الإلتزام ..

وماراً لإستخدام البحارة هذه المشكلة الرئيسية التي تطرحها ورشة العمل فقد تحدثت السيد / در عبد وكيل أول وزارة العمل والتشغيل وإشتغالات في مكتب الوزارة يجب أن يتم في الأساس على ضوء الفرع المالية والإدارية التي تحكمهم وكفل لهم بما يتعلق بالإشتغالات وظروف في ظروف العمل والبحر في ظروف التوقف عن العمل.

وأن القانون ١٢ لسنة ٢٠٠٢ في المادة البحرية بأمر المالية غير متوفرة وفقاً بوضع أنها أولى بالمعاملة وتصيرة وزير الأداة يسمي على هذه الفتحة كما أن هناك الأداة ١٦:٢ في التشريع ما أم ما يجب الأداة

به إلى إبعاد تشغيل البحارة في جزر الفرزير المخصص التصريح بإشياء، مكاتب لتسهيل هذه المعاملة في ضوء الفرع القانوني المبروعة وقترح السيدة / عزيز أن تكون اللجنة المتخصصة للنظر في الأمر المعاملة في لجنة دائمة ذات تمويل معدد ومصر حتى تكون دائماً للتشاور لمشاركة بمالية.

٥- وقد خلق الزمان مرتوي على ذلك بأن التطوير بالنسبة للفران في مجال النقل البحري هام

وملح حتى تتراقم مع غيرها من القوانين في الدول الأجنبية فمثلاً عام ٢٢ ألف سفينة دولية تجرده على مصر من خلال سفلة السفن أو الصاري كمانا يمكن أن يحدث إذا دخلت سفينة تسير وفق قواعدنا القانونية روجعت مجموعة الإشتغالات والقوانين التي يرضها البنية . أن الحالة العلية عليها أن نغيرها وأن تتناسب مع هذه الحالة لأن هذه المعاملة جزء توتر سلباً في تعامل السفينة مع الموانئ المصرية في المرات القادمة.

وفي كلمة السيد الوزير / أحمد المعادى أوضح ضرورة أن تقع كل قطاع منفرد إلى حد ما بتحديد مشكلاته وإحتياجاته لحلها وذلك أن الأهمية المالية لتطبيق أي مجال كمرى تداركاً حالياً أمام هذا الترتيب وأن يتم بعد إكمال مشفرة ولا في الترتيب دورش العمل تتجه إلى تنظيم مصر السوق المصري في ضوء القانون ١٢ لسنة ٢٠٠٢.

٣- ج. حديث الزمان / عصام بدوي حول ضرورة الإهتمام بالمصير العلية صاحب إهتمامنا وإهتماماً بذلك بأن يوجد نظام تأسيسي لمعامل البحر وأن تكون هناك قائمة حديثة

لما يسمى بمجموعة أمراض المهنه وضرورة الإهتمام بهذا التخصص . كما يجب أن تتم هذه الإجراءات في ضوء معاملات البحرية في الدول الغربية خاصة من حيث الحقوق والواجبات كذلك محاولة إعادة النظر في التشريعات الخاصة برعاية البحارة في ضوء الإشتغالات الدولية .

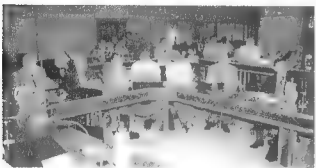
كلمة الأستاذ السيد راند / رئيس الإزداد لأمم لفتيات عمل عام : لأن أتأنا حتى تكون القوانين ومعددين أتأنا يجب أولاً أن تركز على الطريقة التي عمل البحر على أنهم عمالة مؤقتة تستأجر اثنين المبسطة التي يصيرهم الأجسي قبل الصخرى حتى يمكن أن تبدأ من حيث أنهم الأولين ومن حيث أتتحت المصالحات والجلسات المبسطة التي جات تحت رصديت الأداة على -

١- نوصي الورشة بأن يتقرر سعر العربة على الأجر المبالغة فقط لمعامل البحر وليس في الأجر الشامل وذلك أنهم عمالة مؤقتة.

٢- من نسبة الإستهلاك البحري المقيم ١٠٪ إلى ١٠٪

٣- ثناء صادق لعدم البحارة تسامع فيه الشركات الملاحية يكفلهم هذه البحارة أثناء عملهم في حالات الشفيرة أو المجر أو أوقات.

٤- النظر في إصدار تاتين للمالين والبحر على إخراج الخاضع للخدمة في ١٠ والمصاير من حيث سن التقاعد وتحتل



صاحب العمل لمارك السن

١- إعادة النظر في مواد عقد العمل البحري ومراجعة التشريعات المتعلقة به . ٢- تحديد عدد الأدنى لأجور عمل البحر وإشياء حدك خاصة مع ٣- إقتصار إشتغالات جواز السفر البحري على إحتياجات من العمل . ٤- تطوير مكاتب بختيار البحارة وتشكيل لجنة لآلية الأرقام ليحت مشاهير . ٥- التنوير إلى مشكلة العمالة العربية لإصدار إدارة قانونية عربية للإتفاقية خاصة بحارة البحارة .

٦- قد أختتمت أعمال الورشة على مدار ثلاثة أيام قامت خلالها اللجنة المتخصصة بجمع ورابع بداية من مراحل التنظيم للورشة وتوجيه الدعوات إلى المشاركين من كافة الجهات ذات صلة على راسي اللجنة المتخصصة / الأستاذ / حاتم محمد بن الصميم المصروف على الأداة يدرية على هذه القادر بغير عدم التصويب وإيضاح / شعوي زخلفي الصلي / الأستاذ / علي عبد الوهاب بطيف الخليل البحري .

تمنئة إترناشيونال



مرحباً بهذا الرجل
تتقدم أسرة تحرير مجلة
"إترناشيونال"
بالتمنئة القلبية
للسيد اللواء بحري
محفوظ طه مرزوق

بالثقة الغالية التي أولاها إياه

الاستاذ الدكتور / رئيس مجلس الوزراء
على تعيينه نائبا لرئيس مجلس إدارة
الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر
تمتني لسيادته دوام التقدم والازدهار
في موقعه الجديد



مرحباً بهذا الرجل
تتقدم أسرة تحرير مجلة
"إترناشيونال"
بالتمنئة القلبية
للسيد اللواء بحري
مختار عبد الواحد عمار

بالثقة الغالية التي أولاها إياه

الاستاذ الدكتور / رئيس مجلس الوزراء
على تعيينه نائبا لرئيس مجلس إدارة
هيئة ميناء بورسعيد

متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح في موقعه الجديد بعد
إثراء سجله الحافل بالإجازات منذ إنشائه بالقطاع البحري
عام ١٩٩٧ وحتى الآن

COMMERCIAL SHIPPING COMPANY

الشركة التجارية للملاحة

- SHIPPING AGENCY
(Licensed from MINISTRY OF MARITIME TRANSPORT)
- OWNERS REPRESENTATIVES
- FORWARDING, DOOR TO DOOR SERVICES
- INLAND TRANSPORTATION & CLEARANCE
- STEVEDORING



المدير العام / طارق خليفة

Tel: 4817107-4853219
Fax: 4817107

e-mail: cs@p@link.net (chartering)
fkhairat@link.net (agency)



الملكة «تي»

الإنطلاقة .. العملاقة ..

في أعمال النقل البحري .. وخدمة الطاقة !

والملكة تي .. شركة جديدة في عالم النقل البحري في أعمال الركالة البحرية حيث تقدم خدمات متميزة لخدمة أهداف التجارة الدولية .. خاصة في ميناء الإسكندرية وموانئ

الجمهورية. أن الخبرات التي تضمها

الشركة تؤهلها للمبادرة دائما .. فهي تمثل انطلاقة صناعية في خدمة العمولات فضلا عن الأسفار التنافسية والتوقيينات المثالية.

ربط البضائع على كافة أنواع السفن بجمع أنحاء العالم مع الالتزام التام بالمواعيد.

متابعة البضائع منذ خروجها من مخازن الموردين حتى مخازن المستوردين.

تأجير السفن بنظام المشاركة.

تقديم الفلايك واللشبات وحراسة السفن، وأعمال المراسمة والدعوى وتموين السفن.

وتضع "الملكة تي" كافة إمكانياتها في خدمة العملاء من مختلف الجنسيات.

المدير العام المسئول

وداد شلبى

شركة الملكة تي لأعمال النقل البحري والوكالة السياحية

ص ب : ٢٢٦٥ - المنشية - الرمز البريدي : ٧١١١١ - تلفرافيا : كوين نايفي .

تليفون : ٣/٤٨٤٨٤٣٣ - فاكس : ٣/٤٨٤٨٠٥٨

شارع الغرفة التجارية - عمارة الكرنكورد - الدور الخامس ٥٠١

نشأت الديهي يكتب: أمريكا والعراق

من يجنى الزهور .. من تدميه الأشواك



لا يهجم أميركا أن تسود الديمقراطية في العالم كما زعم دأماً كما ما يهجم أميركا هو ويدعو حكومات موالية لها على طول الخط أما مسألة الديمقراطية وحقوق الإنسان فهي أرواق موسمية تستخدمها الإدارة الأمريكية للضغط بها وقت اللزوم على الحكومات من دول العالم الثالث ، أميركا ليست مهتمة من قريب أو بعيد بإيجاد أي لمشكلة الشعب الفلسطيني، هي تهتم فقط من أجل إسرائيل، وتصبب اللعنات على كتابات المجاهدين الفلسطينيين وترسمهم بالإرهابيين والإنحاريين .. إن القضية الفلسطينية رغم حينا للسلم وطرق السلام - لم يتم حلها إلا بالهدوء والكفاح المسلح للشعب الفلسطيني البطل أما مسألة الحل السلمي والطرق السلمية لن تصلح مع اليهود تحت أي إدارة وفي أي زمان ، لن نستطيع أن نأخذ موائد المفاوضات إلا ما يستطيع إنترزاع بقوة السلاح وفي العراق الحزين تشويهه خزيه باكية مريعة ..

هل بدأت أميركا معركة النهاية .. نهاية الإمبراطورية الأسطورية التي لم يشهدها العالم على مر التاريخ ؟ إنها إمبراطورية المتناقضات حيث قمة القوة والبرجور وفي نفس الوقت قمة الضعف والاحتلال ويبدو الولايات المتحدة إمبراطورية هشة أمام أصحاب البصائر والعقول هذه الهشاشة والضعف ليست هشاشة اقتصادية أو عسكرية وإنما هشاشة إجتماعية وفكرية .. عكس هذا ردود أفعال الشارع الأمريكي للأزمات والكوارث الطبيعية وغير الطبيعية ... المصيريات الحضارية ليست له وجود على الإطلاق، إنها دولة بلا جلور في أعماق التاريخ لذلك نجد تصرفات الأميركيين عدا جميع المستحبات تصرفات متعززة الروح الحضارية يفتلج عليها الأتلالات وعدم العقلانية كما تشتم بالتكبر والتعجب والغرور ، هذه الصفات الأخيرة هي السوس الذي يعيش ويتخلى في جسد الإمبراطورية الثالثة يعمل كذلك يهتينا القرية والقرية جدا .. إن الحروب المتعالية التي خاضتها وتخوضها أميركا هي التي تعمل بالنهاية الضحية ، يقول الباحث ميسر رفعت " لقد إصممت أميركا في بنا، قوتها الذاتية على التوسع من الداخل إلى الخارج ، أي داخل أراضيها أولا ، لجهد إفسال أميركا عن بريطانيا عام ١٧٨٣ ، شتركت في قتل أعضاء الأرض الأصليين من الهندد لمعمل المستوطنون الأمريكيين خلال الفترة ١٨٠-١٨٥ م للسيطرة على جنوب المحيط الأطلسي (فلوريدا) والوسط وشمال الوسط ثم أمكنتم السيطرة على معظم المناطق في الفترة ١٨٤٦ - ١٨٥٠ م الوسط والجنوب والشمال وصولاً إلى أقصى الغرب وهكذا إكتملت السيادة التامة على كل أراضي العالم الجديد من عام ١٨٥٣ م والسيادة الميدانية لا تعنى فقط الرجوع الفيزيقي البشري وإنما ثروات وخيرات هذا العالم

الديهي

ويتسبب من دل ظهرت الفزعة الإمبراطورية الأمريكية الجديدة فخرية متفصلة عن سباق قائم؟ وهل كانت أحداث الحادي عشر من سبتمبر هي البداية التي انطلقت من خلالها الولايات المتحدة لتفتيش واقع جديد ورسوم معالم إمبراطورية جديدة؟ لا، هي ساهمت الإدارة الأمريكية الأميركية في تشكيل معالم تلك الإمبراطورية أم أنها ساهمت فقط في إيراها وتجيدها سريعا على أرض الواقع ؟

إن الشعب الأمريكي المعجز هنري كسينجر يرى أن الإمبراطورية الأمريكية لا تهتم بأن تغير شرفها في إطار نظام دولي، فهي تصلح إلى أن تكون هي ذاتها النظام الدولي، هكذا مارست الولايات المتحدة الأمريكية دورها في العلاقات الدولية منذ اليوم الأول الذي بدأ فيه التوسع الدولي ..

لذلك فأمركا لا يهجم ما تنسبه نحن الشرعية الدولية ، فالشرعية عند أميركا هي شرعية المصلحة وليست مصلحة المصلحة ..

عالمنا على الأسرار

★ ظواهر كونية جديدة تستحق المعرفة .
★ آخر المجموعات المبدولة لغزو الفضاء يا مان .
★ هل هناك حياة أخرى غير عالمنا هذا ؟؟؟

البحار صغرى عظيم بحلول عام ٢٠٢٠

منذ مرور أكثر من خمسين عاماً على هبوط أول أنسان على سطح القمر قررت الصين بإرسال أسنان إلى "دوروت" في القمر بحلول عام ٢٠٢٠ حيث يتم ذلك على ثلاث مراحل والمرحلة الأولى قد حققها العلماء الصينيون والذي تم فيه وضع تصميم لمدار القمر الصناعي الذي من المفترض أن يحيط بالقمر أثناء إتمام الإبحار حول سطحه وتضاريسه والمرحلة الثانية تتوقف على إرسال مركبة حاص للهبوط على سطح القمر أما المرحلة الثالثة والأخيرة وهي التي سيتم فيها إرسال الإنسان إلى "الريوت" .

سباحة من نوع خاص ...

قام "دنيس تينور" المخبير الأمريكي -٩٠ عاماً- برحلة إلى الفضاء وذلك بكون أول رجل صدر إلى الفضاء بغرض السباحة والتمتع وهو الآن أكبر سباح في العالم يبلغ من العمر ٩٠ عاماً .
إيطاليا توجه إلى أمريكا بحثاً عن الحياة الأفضل والثروة وبلغت تكلفة الرحلة ٢٠ مليون دولار وهو ثمن التفكير الواحدة للرحلة للسباحة وهو مهندس سابق في وكالة الفضاء الأمريكية "ناسا" وذلك استطاع أن يرى العضء بعين مواعظ عادي وأعرب عن سعادته من هذه المغامرة مع تنسياته بأن يحلو الكثيرين من رجال الأعمال والأثرياء، حذره في القيام برحلات سباحة إلى الفضاء .

تتبع الفضاء التوريبات قبل الانطلاق إلى الفضاء

كوكب الأرض .. وخريطة للأنبياء .
قام رواد الفضاء بتصوير ١٢٪ من كوكب الأرض (الفضاء) حوالي ٧٠ مليون كم (الفضاء) أجهزة ردار متقدمة على متن المركبات "الفضاء" القادر على إغترق السحب وقام علماء من ١٢ بلداً بتسجيل هذه المعلومات التي ستؤدي إلى حل بعض الألغاز البيئية وغرائب لرداء هذه تعتبر جزء من برنامج وكالة الفضاء الأمريكية "ناسا" ومن خلال مسح هذه الخرائط مع مقياس الارتفاع على رسم خريطة عالمية للأنبياء لتتبع الجيوبوليين روية جديدة للعديد من الظواهر مثل ظاهرة تآكل التربة وأيضاً قد تؤدي إلى تغيير تفسير وتفسيرات مع عدة ظواهر مثل التصحر والانهيارات البركانية والانهيار المتجدد ..

قد تم أحد ملاهي الصخر خلال أول هبوط على سطح القمر في يوليو ١٩٦٩

أمركا وتحليلها لحلم البشرية ...
في عام ١٩٦٩ استطاعت الولايات المتحدة أن تحقق حلم البشرية في ليلة تاريخية هي ٢٠-٦١ من شهر يوليو من عام ١٩٦٩ استطاع نيل أرمسترونغ أن يضع قدمه كأول إنسان على سطح القمر ثم تبعه زميله ألدرين بعد ١٩ دقيقة بينما ظل رواد الفضاء الثالث كليز عى متن المركبة أبوللو ١١ ينتظر زميله الموعود إلى المركبة وذلك أثناء رحلة البشرية بهذه التجربة الرائعة في مجال علم الفضاء وعاد اثرائان نيل أرمسترونغ وألدرين إلى زيجلهم الثالث بعد نجاح التجربة وأعيدا إلى الأرض سالمين ولزلاز الحلم مستمر .

رواد الفضاء يواجهون المخاطر الحقيقية ولكن

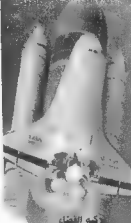
على الرغم من الواقع !!!
هناك جهاز يحاكمي ويحسب كل الظروف الحقيقية التي يمكن أن يواجهها رواد الفضاء سواء بالنسبة لمعدات الهبوط وإعادة تدوير المياه والهواء، والفصلات وأيضاً إختيار كل العوازل والمراجل التي يمر بها رواد الفضاء وتقوم بإعداد هذا الجهاز وكله "ناسا" من أجل تدوير رواد الفضاء على الرحلات المستقبلية المقرر إطلاقها إلى المريخ وسوف يمكن هذا الجهاز على أنتم الاستعداد عام ٢٠٠٨ ويتم أثناء هذه التجربة إختيار إلى الفئتين وأيضاً دراسة إمكانيات إنبات طعام أو زرع نباتات داخل بيت زجاجي أو صوبة على متن مركبة الفضاء هذه مع أخيار التربة التي سوف تكون متاحة في الأخرى لرواد المريخ (الكوكب الأحمر) قياس بعمق مدى كفاءة رواد الفضاء التي تستخدم لأخذ عينات من التربة لمعرفة طبيعة الكوكب إذا كانت هناك دلائل أو مؤشرات على وجود حياة عليها ...

الشواطي الاسترالي .. وسفره جسم فضائي

من المعروف أن الشواطي الاسترالي على عكس الشواطي اليابانية لا تعرف الأمواج الزلزالية إلا نادراً وتكون ضعيفة ومؤثراً كانت هناك إكتشافات بحرية حديثة أدهشت العلماء وهو المشهور على صخور وطرائق لكائنات بحرية حول الشواطي الأسترالية تبعد ٦٥ ماً يشير إلى حدوث أمواج بلغ ارتفاعها ١٣٠ م ونتيجة لهذه القوة والارتفاع حدثت العديد من الآثار البحرية وتفتتت عشرات الكيلومترات بعيداً عن الشواطي وهناك تفسير بأن هذه المنطقة تعرضت لسقوط جسم فضائي في صورة "بريك كبر" أو "كوكب" أدى إلى الخلق أمواج غرق عشرات المرات الأمواج الزلزالية المعروفة باسم "سوساي" والكيبور أثبت سقوط "كوكب" قطره ٦ كم .

معلومات X إرقام

• مرصد "جريتشتي" أنشأ عام ١٩٧٥ وهو التوقيت الأساسي لقياس فروع الزمن الدولية .
• تم تحديد خط الطول "جريتشتي" عام ١٨٨٤ م .
• أول رجل بلغ القطب الشمالي: بيري .
• تستغرق الأرض لتكمل دورة كاملة حول محورها ١٤٤ دقيقة .
• يكون وزنك أكثر من الوزن الطبيعي في الفضاء .
• مكتشف قانون الجاذبية: إسحاق نيوتن .
• صعد أول رجل إلى الفضاء عام ١٩٦١ وهو يوري جاجارين .
• يسافر اليوم في كوكب عطارد ٩٠ يوماً .
• أقرب النجوم إلى الأرض: الشمس .
• يقع على النجم الذي له ذنب أوبيل: المذنب .



الكوكب الأحمر

سلك أو لا تصق !!
هناك إختلافات أخري في عالمنا ؟؟؟
هناك عالم فلك بريطاني يدعى مارتن فوج يحصل درجتي دكتوراه في الفلك وطب الإنسان وأجرى تجربة مسددة قسم بحوث الإختلالات في كلية "بريكبيك" جامعة لندن قد تدهل ويندهش ولتنتائجها هؤلاء الذين يعتقدون لا لا هناك حياة أخرى في عالمنا هذا . وقد أعد مارتن فوج مساهمة الكمبيوتر خريطة جسيمة لأكثر من مليون نجم في مجرتنا (درب اللبانة) وقسم الكواكب إلى مجموعتين - الأولى: كواكب يمكن إستمرار بعض أشكال الحياة فيها والثانية: كواكب تشابه في مناخها مع كوكب الأرض وقد وجد مارتن فوج ٢٨ نجماً قد تصلح الكواكب التي تعيش حولها للحياة لمشي تبعد كل منها عن الأرض بمسافة تقل عن ٢٢ سنة ضوئية ويقع أقربها على مسافة ١٤ سنة ضوئية وأشارت الخريطة إلى أن مجموعة النجم "فانور ألفا" تشبه إلى حد بعيد مجموعتنا الشمسية وهي المجموعة المرشحة أكثر من غيرها لوجود حياة عليها .

رفع كفاءة معالجة المياه بالإسكندرية

إعداد / وسام غنيم



- محطات تنقية المياه بالإسكندرية .
- معالجة مياه الترع والأبار مياه صالحة للشرب .
- مراحل تنقية مياه الشرب .
- أسلوب مبتكر في معالجة المياه .

تجميع وترسيب المواد العالقة في المياه حتى لا تسيب مشاكل أثناء عملية الترشيب على مرشحات الرمال وهو أسلوب حديث يساعد على إزالتها من استخدام الكلور المبدئي (قبل عملية الترشيب) والتي ثبت علمياً وعملياً أنه لا يتعد مع المواد العالقة في المياه قبل تنقيتها مما يسبب في تكون مركبات وسيطة ذات خطورة على صحة الإنسان كما أن الإقلال من الكلور المبدئي يساعد على تلافي تأثيره البشاش والمضلل في قتل الطحالب والبكتريا وأي عوالق أخرى حيه مما يؤدي إلى تحللها وأزواج محتوياتها يذوي إلى يؤدي إلى تغير طعمها ورائحتها .

وروسلنا أن باستخدام خليط من مادة كبريتات الألوومنيوم وكلوريد الصوديوم مع تعديل نسبة خلطهما تبعاً لعائلة المياه المعالجة ذلك يؤدي إلى التحكم في رفع كفاءة عملية الترشيب والتربيب والتي تمكن على عملية الترشيب لهذه المياه وبهذه الطريقة يمكن الإستغناء عن دور الكلور المبدئي الذي يضاد قبل عملية الترشيب والتربيب كما يربط تقليدي متبع **د. هاشم هشام شحاتة** **إضافة للترقية المعاصرة**

تخفيض التكلفة الاقتصادية لإنتاج المتر المكعب من مياه الشرب والتي تشهد بتكلفة المواد المرقمة المستخدمة وقيمة المياه النقية المتبعة التي تستخدم بعد ذلك في غسيل مرشحات المياه حيث هناك فترات غسيل للمرشحات بين عام تنقيتها مما يساعد على رفع التكلفة المادية .

و من هنا تأمل جميعاً تطبيق هذا الأسلوب العلمي المبتكر لتزويد التكلفة المادية والأهم المحافظة على صحة من أي أراضٍ قد تصل إلينا عن طريق الماء .

المرحلة الثانية (عملية الترشيب)
إن الترشيب عند ترسيبها على مرشحات الرمال المبرهنة تساعد على تنقية المياه نهائياً من جميع العوالق التي قد تكون ومازالت عالقة بالمياه المروقة مما ينتج عنه مياه ذات نقاء عالية جداً .

المرحلة الثالثة (عملية المصفاة بالكلور أو الأوزون)
للتأكد نهائياً من علو هذه المياه من أي ميكروبات والتي قد تفسد من هذه المرشحات يتم معالجة المياه بغاز الكلور وهو مادة قاتلة لجميع الميكروبات .

المرحلة الرابعة
وتم في هذه المرحلة تخزين المياه بطريقة معينة ثم ضخها في شبكة مياه المدينة . وقد ذكر د / محمد هشام المصري أن هذه المراحل رغم تنقيتها للمياه إلا أن قد يحدث تلوث للماء وحدث آثار جانبية بسبب استخدام الكلور المبدئي قبل عملية الترشيب كما يربط تقليدي متبع حيث أنه يساعد في ارتباط مع المواد العالقة مكوناً مواد خطيرة تضر بصحة الإنسان . وقد طمأننا من د / محمد المصري شرح تفصيلي لهذه الذكورة وقد أشار سيادته إلى الآتي :

إنه قد أنتهي معهد الدراسات العليا والبحوث جامعة الإسكندرية من دراسة مهمة وهذه الدراسة أجرتها الباحثة رانيا زعراو وصحلت بها على درجة الماجستير في علوم التكنولوجيا الحيوية وتحت إشرافي والدكتورة نهال الركني مدير المعامل المركزية بهيئة مياه الإسكندرية **علاء عبد الحاميد** تنظيم استخدام تولىفات من المرققات غير العضوية ودراسة تأثيرها على رفع كفاءة عملية معالجة المياه وزياد جويدها .

وعن عملية المعالجة المصفاة المتقدمة

المرحلة الأولى
١- استبدال الكلور المبدئي (بروقات كيميائية) لها قدرة فعالة على سرعة

- وقد أهتمت السيدة سوزان مبارك حرم رئيس جمهورية مصر العربية بالاتفاق مع كل من محافظات الإسكندرية وجامعة الإسكندرية على بدء فكرة مشروع جديد لترشيب "عذبات لتجلبه مياه البحر" صغيره وستحركة لمناطق النضمية في الساحل الشمالي خصوصاً في المناطق التي تتعامل مع المياه الجوفية الموجودة على طول الساحل .

- ومن هنا توصلت لفاتلة مجلة انترناشيونال إلى نقطة هامة جداً وهي أن المشكلة لا تكمن في الكم ولكن في الكيف أي أن عدد محطات تنقية المياه كافي ولكن الأسلوب المتبع في تنقية المياه تقليدي جداً والذي قد يتسبب في تلوثر الآثار الجانبية الخطيرة بسبب إتباع الكلور المبدئي مع المواد العضوية الموجودة في الماء مكوناً مواد خطيرة تضر بصحة الإنسان .

ولذلك توجهنا إلى معهد الدراسات العليا والبحوث بالإسكندرية للتحدث مع د / محمد هشام المصري الأستاذ المساعد بقسم علوم التكنولوجيا الحيوية والعشر

على رسالة أحد الأبحاث بالمعهد والتي ساعدت في إنشاء فكرة الأسلوب المبتكر لمعالجة مياه الشرب لكن لم يوضح أهمية فكرة البحث وعمره الأثر الجانبية الناتجة عن استخدام الكلور المبدئي . فخطأ أن نسال أولاً : د / محمد هشام المصري عن المراحل التي تمر بها عملية تنقية المياه .

المرحلة الأولى (عملية الترشيب)
وهذه العملية شرط أن يستخدم فيها كيميائيات لها القدرة على تجميع ثم ترسيب المواد العالقة التي تشمل المواد العضوية والطحالب والبكتريا وأيها الترشيب هنا تعتمد على أن المواد الكيميائية التي تستخدم في هذه العملية تزيد من الشحنات الموجبة التي تحمل على جسيمات المواد العالقة المسحولة بالشحنات سالبة تقوم بجذبها فتتجمع ما يسمى التثاق الذي يتجمع مع بعضها وتكبر في الحجم مما يساعد على ترسيبها في أحواض الترشيح .

كنا نعرف أن نقطة مياه نساوي المياه" وهذه الجملة شعار هيئة مرقق المياه بالإسكندرية لذلك لابد أن نهتم دائماً بخلفها من أي مفرشات وأن تكون على درجة عالية من النقا حتى يصنع كل المشروبات الجيدة والمغير حيه ك قال الله تعالى " وجعلنا من الماء كل شئ حي " ومن الله العظيم .

وهنا نلاحظ الدور الفعال للماء الذي يبعث دائماً عن الأساليب الأكثر أماناً للناك من خطر العالم المحيط بنا من أي أضرار تعود على الكائن الحي .

وقبل الخوض في هذه القضية والجديد في تنقية مياه الشرب وذلك عن طريق معهد الدراسات العليا والبحوث بالإسكندرية

توجهنا إلى الهيئة العامة لمرقق مياه الإسكندرية تحت إشراف رئيس مجلس الإدارة المهندس / نبابة عبده ومارلونا أباية حلى سؤال هاتين :

هل لدينا بالإسكندرية محطات كاثية موزعة د / محمد هشام المصري والتي ساعدت في إنشاء فكرة الأسلوب المبتكر لمعالجة مياه الشرب لكن لم يوضح أهمية فكرة البحث وعمره الأثر الجانبية الناتجة عن استخدام الكلور المبدئي . فخطأ أن نسال أولاً : د / محمد هشام المصري عن المراحل التي تمر بها عملية تنقية المياه .

- ١- محطة مياه الشرب
- ٢- محطة مياه شرقي (المحطة الرئيسية)
- ٣- محطة مياه النضمية الجديدة
- ٤- محطة مياه الرقة
- ٥- محطة مياه البحيرة
- ٦- محطة مياه الزوريرة
- ٧- محطة مياه الدخيلة
- ٨- محطة مياه العمور
- ٩- محطة نين الجارية (كوموز)
- ١٠- محطة مياه النيل
- ١١- محطة مياه برج العرب الجديدة
- ١٢- محطة مياه العامرية
- ١٣- محطة مياه ك ٤٠

وهذه المحطات تقوم بجذب المياه للتغذية للمحافظة على نقاء مياه الشرب ومعالجة مياه الأبار مياه صالحة للشرب .



د / محمد هشام المصري

دقيق الكتروني لا يقلت الصلاة

هناك موعد الكتروني "أساليب" يافسر دوت كوم يمكن مستخدميه من معرفة مواعيد الصلاة من خلال رسالة ترسل إليهم الإلكتروني وهي تعمل بالترجمة العربية والإنجليزية حيث أن هذه الخدمة يستفيد منها الأشخاص الذين لا يفهمون لغة الخدمة في العمل عن تذكر مواعيد الصلاة وهذه الخدمة تقوم بتحديث الأذان الكترونياً خمس مرات يوميا وأخيرا تقوم بتحديث أوقات الصلاة في أكثر من خمسة ملايين مدينة وقريه حول العالم

حكمة العبد

لراحة ضميرك .. اعرف بأفلاكك .. وليلك ألا ..

مهمات

- لا تخفف ضد الصلاة
- لا تشي بها
- لا يزال في مكان : صدق أو لا
- ممنوع .. وأثر : صدق ولا
- من يخسر الأمل : حزين
- الدنيا غلب الهارب منها ..
- وتكرير من يطلبها.

القول في الغضب

- الغضب يبدد الإيمان
- من كان غيبه عن الله عرفه
- من كان غيبه عن الله عنه عذابه

هل ليك صيد أيوب 19

قبل أن أجلس مع حارات الملاكمة على سونا أيوب .. فأذكر الحمد وقال : يا أيوب نظرت في أمر جدارك فوجدته صامت عليه لشركاء .. وعالته تصعد لكلك ما يتخبر في شدة ولا في بلا .. ولذا حدث ذلك الكبريون به . فقال تعالى : أنطق لي لقد سلطت على ماله وما فيه .

وقد أربرت ثوبه من الغم والرفق فقد أفرغوه الصاعقة وأولاده البيت عليهم لعلها جميعا رأيا مع أيوب الصالحين فرحاً لئلا .. مما عرفت من بطن أي وعيان ثم أعيد الرب أعطى عذاباً لئلا .. وهما أيوب بكاه الله فألا : لقد نادى من المال وأراد على أيوب لئلا إن إنيته في حبه ليسلك لئلا الله تعالى : أنطق قد سلطت على حصد .. وكان تسلطه على إيلام من الله ليعظم له آثاره ويجهله مثلاً للنصر ... وأصاب الرجز بأربيع ويضعه من مأسى وظل أيوب يدع الله حتى يشبهه فقال : لقد عشت سبعين سنة صعباً .. لئلا قبل أن أسير له سبعين 11

دنيا المرأة

للك ياسميني

نصيحة ذهبية لكافة شريك -

المرأة التي ترغب في نمو شعرها عليها باستخدام الميسيرات المختلفة والتي تحتوي على مادة "الميتوكسين" ولكن طريقة الإستخدام أهم من نوع السيون نفسه وذلك يعمل مساح لغرة الرأس لمدة دقيقة ونصف الدقيقة يومياً بهذا السيون مما يؤدي إلى فتح الشجيرات المدورة لغرة الرأس وبالتالي يتدفق الدم لشجيرات الشعر فتصل التغذية إليها ويجب أن يستمر استخدام هذا السيونات لمدة أربعة لا تقل عن شهرين ولا تتزجيج عندما يتساقط شعره مع بداية استخدام السيون لأنه عثار وليس صمغاً فالتساقط يكون طبيعياً للسيون أسويهن من بداية الإستخدام وبعد ذلك يعمل التساقط بصورة ملحوظة ويجب عدم الصوف عن إستخدام السيون حتى بعد ظهور الشعر الجديد ولكن يكون الإستخدام بصورة مقله .

كيف تحمي شعرك

- ١- إستخدمي منتجات تحتوي على ما يحمي شعرك من الأشعة فوق البنفسجية عندما تتعرضن للشمس .
- ٢- إستخدمي بعض الكريمات التي تحمي شعرك من الحرارة عندما تظنرين لذلك .
- ٣- لتجنب أضرار كلور حمام السباحة على شعرك إستخدمي بلمس فوري بعد الإستحمام أو إستخدمي غطاء الرأس لصيانة شعرك من تسرب الكلور إليه .
- ٤- تجنبي إستخدام الصبغات وكريمات فرد الشعر لأنها تصيب جلود شعرك بالجفاف لينسو شعرك متساقطاً بعد ذلك .

الصبي عالجك إنتهاب الغضال

- ١- مارسى رياضة المشي السريع بإرتفاع على أرض ملساء مسطحة لمدة نصف ساعة من ثلاثة إلى خمسة أيام في الأسبوع وأرتدى طاء .. وأيضاً يساهمك على المشي السريع

- ٢- أختاري الوقت المناسب لك للمشي سواء كان في الصباح أو المساء حتى تأتي الفائدة البدنية لجسمك .
- ٣- أجهلي خطواتك منتظمة وقبسية ومع الإستظام ستعائدين عليها .
- ٤- لا تنسي استشارة طبيبك فهي قادرة على أن توفر لك أفضل البرامج الرياضية التي تناسبك .

جيمالك الغضال

- الغضال يعالج الجروح والحروق البسيطة ويقوى جهاز المناعة ويواي الإنتهابات والبقي في البشرة .
- لغزومة البشرة إستخدمي صنف كوب من الغضال في حوض الحمام .
- لصيانة البشرة من الشمس إستخدمي الغضال مع بخور

مروعات

المرأة والشعر

الأذكار أقوى مع الموسيقى

أكدت دراسة أجريت في جامعة مريخ كوتنج أن تعلم الموسيقى يحسن ذاكرة الأطفال ويمكن أن يكون نافعا لهم للتعلم في دراستهم .. وكانت الدراسة أن عزف لغة موسيقية على آلة البيانو ينشئ الجهر . الأيسر من الدماغ حيث تكشف الذاكرة الشفوية والقدرة الموسيقية .

دودة في الحبل

عثر جراحين بجودت الصين على دودة بيضاء يبلغ طولها ٩ سم داخل مخ رجل كان يخضع لجراحة بسبب خلل في الحبل ..

وعندما أخرجوا .. الدودة وصلت إلى مخ الرجل ٤٣ عاماً بسبب تآكله الخاتم للثديين والفقار .

هوية من نوع خاص

هناك هوية من نوع خاص يقهر بها جيش هاريسون ٦٣ عاماً .. وهي هوية التبرع بالماء حيث إنه وأب التبرع بدمه من ٥٠ عاماً ليوفر بميدالية مرسوسة جونس للأرقام القياسية وتبرع حوالي ٨٠٠ مرة على مدى نصف قرن تقريباً بثلث حصتها ٤٨٠ لراً .

لا للكمبيوتر عندما لا تتحرق التقاليد

عندما عاد باب كوي ٤٣ عاماً إلى منزله ولم تقم ابنته لتصبح بسبب إشتغالها بالمدرسة بالانترنت مستخدمة عصباً فألقى بالكمبيوتر من الشرفة فطابق الحبل عشر مسدود فوق طرفة مشرفة صمراً ٤ سننات وأصبحت بإصابات بالغة ...

رقم قياسي في الغطس

ترقت تانيا شترين من الغطس ثلاث دقائق و٣٨ ثانية ورياضت لمسافة ١٢٢ متراً تحت مياه أصعب الأرقام القياسية في مجال الرياضة ومن أجل ذلك قامت بعبدة صابرين لغوص الغطس الصغرى لتسكين رتيها من إستيعاب مدهم من الهوا .. وفازت كير ريجر مبادرة قبل التزويج إلى الأسماع تقديراً لاني أكسيد الكربون في جسمها .

من دائرة العلاج

Prevention is better than cure
وقالها في اللغة العربية الوقاية خير من العلاج

البريقال - تناول الغضال يتقادم الميكروبات ويمنع البكتريا من النمو ويمنع الفخوش من الإنتهابات ويساعد على تقوية جهاز المناعة في الجسم ويقوى على الكيف من لمعادوات للأكسدة ويعمل على التخلص من الجوزينات الشاردة والمواد الضارة التي تسبب أمراضاً خطيرة .

- قناع الغضال : آمزجي مملعتين صمغيتين من الغضال مع مملعتين حليب ضنى الخلطة على وجهك وعنقك وأتركها لمدة عشر دقائق حتى تمتصها البشرة . ثم أغسلي وجهك ويخلف بالماء الدافئ .

تحقيق الإضافة في عطر دافق

هناك سبل عديدة لحرق العشرات الحرارية وهذه بعض الطرق للحرق : ١٠٠ صهر حراري أو أكثر في صخر دافق فقط عن طريق :

(١) السباحة الحرة : تدفع السباحة جسمك للحركة بكل عضلاته حيث تمتصها عضلاته وتزيد وتبرز فوقه الضفيرة وتقوى القلب والرئتين والماء بدعم وزن الجسم ويخفف من مخاطر التسفع وتعرض المفاصل والعضلات للأضرار .

(٢) التجديف : ينشط الدراعين والصدر والمعدة والساقين وهو أشبه بمرركات الأيروبيات التي تحسن القوة والقدرة على التحصيل .

(٣) الجري : إذا اعتدت على المشي السريع فلماذا لا تحولي ذلك للجري بحرق ٣٠٪ من السعرات بسبب الحركة إلى أعلى وأسفل ومقاومة الجاذبية الأرضية عند الجري .

(٤) القفز بالجميل : يحقق لك الرشاقة وسرعة الحركة وهي عملية تجعلك تتخلص من الكثير من السعرات ولكن لا تنسى النقاط التالية :

- سخني جسمك لمدة عشر دقائق قبل البدء .
- حالي المشي في المكان .
- افانلي على إستقامة ظهر .
- أدعني جسمك على رؤس أصابعك أثناء القفز وأعطى بدمه على كعبي القدمين من ثني الركبتين لأعلى



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

- ١- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية وأوجه البحرى بنظام الموانئ الجافة .
- ٢- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانئ الجمهورية العامة .
- ٣- تمتلك الشركة أحدث معدات البضائع الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الأداء المستمر والكفاءة العالية .
- ٤- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .
- ٥- إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- تجهيز ساحات خاصة لتخزين الحاويات التالفة والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لآي عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بما مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

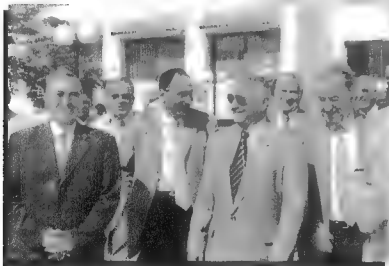
الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية
القاهرة - الصغراوى كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
محمول : ١٢٣٩٤٢١٦



رئيس وأعضاء مجلس إدارة
اتحاد الموانئ البحرية العربية
يزور
هيئة قناة السويس



قامت الوفود العربية المشاركة في الاجتماع
الدوري لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية
العربية السابع والعشرين بزيارة هيئة قناة
السويس بالإسماعيلية وكان في استقبالهم
الفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة وقاموا
بجولة في القناة وزيارة قسم المحاكيات وقد
أبدى الجميع إعجابهم الشديد بالإنجازات
التي تحققت للمعرض بهذا الشريان العالمي
العظيم.



تهانى إنترناشيونال

السيدة /وداد شلبى

نتقدم بكل الإعتراز بخاص التهنئة إلى رمز من
رموز الوطنية المصرية والعطاء المتعدد ..
والمتجدد وفخر رجال العمل الوطنى
الأستاذ الدكتور / محمد أحمد عبد الله
بتعيينه رئيساً لجامعة الإسكندرية
داعية الله أن يوفقه فى رسالته من أجل مصرنا
العزيرة ولتأكيد الدور العظيم
لهذه الجامعة العريقة بإعتباره
أبناً غالياً من أبنائها .. وأستاذاً له
مدرسته العلمية
فموا صفحة مجيدة تفاخر بها
الأجيال فى كافة ميادين الوطنية
المصرية .



لواء بحرى / عاصم السيد أحمد

وأسسة تحرير مجلة "إنترناشيونال"

يهمنون

إبن الإسكندرية وأحد رموزها

الأستاذ الدكتور

محمد أحمد عبد الله

بثقة

الرئيس

محمد حسنى مبارك

بتعيينه رئيساً

جامعة الإسكندرية

داعين الله أن يوفقه فى

إعادة

مجد الجامعة العريقة .

السيدة /وداد شلبى

نتقدم بكل معانى الفخر والإعتراز

بخاص التهنئة إلى

الأستاذ الدكتور

كمال محمد قنديل

رئيس نادى أعضاء هيئة التدريس

جامعة الإسكندرية

بتعيينه عميداً لكلية العلوم بالجامعة

داعين الله أن يوفقه

دائماً فى خدمة وطننا العزيز

لواء بحرى / عاصم السيد أحمد

وأسسة تحرير مجلة "إنترناشيونال"

يهمنون العالم الكبير

الدكتور / كمال محمد قنديل

رئيس نادى أعضاء هيئة التدريس

جامعة الإسكندرية

بتعيينه عميداً لكلية العلوم

داعين الله أن يوفقه فى خدمة العلم

والوطن وهى رسالة حملها بكل الشرف

والأمانة ويواصل عطاءه العلمى والوطنى

ألف ميروك



أجلل التهناني للعريسين مروة ولخطبتها حسام الدين ولعت من بابا المهندس / صلاح بخاطره بوراة النقل الحري



لى حفل بهيج تمت خطوبة الأسة / هدى محمد وجب إلى
المهندس/ خالد محمد فرح والأسة/ رشا تهنين شقيقها وعروسه
والف ميروك

عيد ميلاد سعيد



الدكتورة ساندرا أحمد خليل



سندس عبد العزيز



أحمد محمد مكاي



ريم عصام الدين



ساندي إبراهيم غرب



مريم أحمد محمد الشباي



تيشن حمدي الفيل



محمد عصام محمود



أحمد السيد محفوظ

ميروك
النجاح



حسين جمال النشار



سلسي ممدوح على



سهيلة مرسى إبراهيم مرسى



محمد مرسى إبراهيم مرسى



سما - عبد العزيز مصطفى



محمد عبده سالم



كريم محمد مكاي

FILA

FILA

FILA

FILA

SPORT LIFE

FRIENDS

Gift Shop

AUTHORIZED DEALER

FRIENDS GIFT SHOP AT

• ALEXANDRIA
1- KHALIL EL KHAYAT- MOUSTAFAKAMEL

2- ZAHARAN CITY MALL



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

**With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world**

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office:

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4813479

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

